

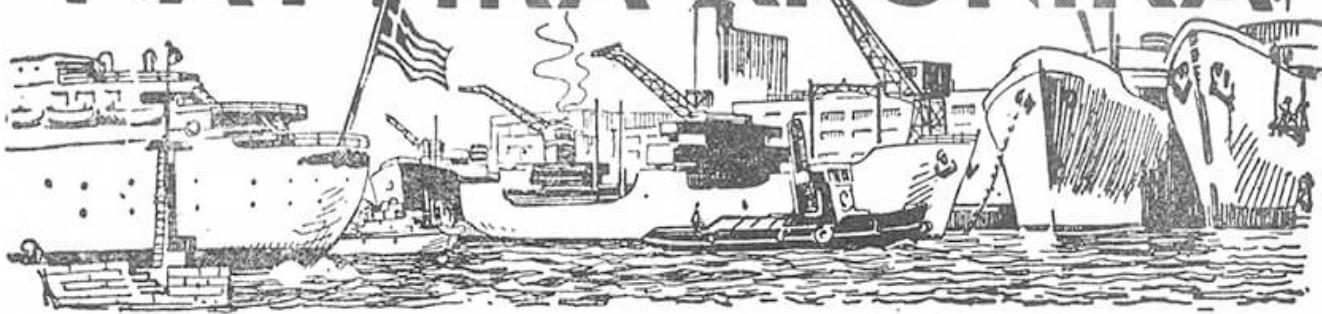
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1967

Αρ. Φύλλου 370/529

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΖ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 370) 529

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΑΝΗ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1967

ΕΝΗΜΕΡΩΣΙΝ ΚΑΙ ΔΙΑΦΩΤΙΣΙΝ

Διαπιστώνομεν μίαν παράλειψιν. 'Επ' αύτης καὶ ἐπισύρομεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιων καὶ τῶν ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένων, τῶν ἡγετῶν τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας.

Καὶ ἔγκειται ἡ παράλειψις εἰς τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ποντοποροῦντες ναυτικοί, οἱ πέραν τῶν χωρικῶν καὶ γειτονικῶν μας ὑδάτων ἔκτεινονται τὰ ἔργα των, οἱ μὴ πληροφορούμενοι ἀπό τὰ ραδιόφωναν καὶ τὸν τύπον τὰ τῶν ἐδῶ καταστάσεων, δὲν ἔχουμενοι οὔτε καὶ ἐνημερούνται ἐπωφρῶς, ἐπὶ τῆς ἐπελθούσης μεταβολῆς εἰς τὰ πολιτικά μας πράγματα, ἐπὶ τῶν ἀφορμῶν αἵτινες τὴν προεκάλεσαν καὶ τῶν ἐπιδιδόντων τῆς 'Εθνικῆς Κυβερήσεως διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ τόπου μας. Αἱ στήλαι αὐταὶ ἐπράξαν καὶ πράττουν τὸ καθῆκον των. Είναι οὖμας ἀρκεταὶ; Μετριοφόρων σκεπτόμενοι πιστεύουμεν όχι.

Απὸ τῶν πρώτων ἡμερῶν τοῦ ἀνεκδιηγήτου Μπίρη ἥρχισεν ἡ διάδρωσις τῶν ναυτεργατικῶν μας τάξεων. Ξένος πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ὁ 'Υπουργὸς αὐτὸς τῆς 'Ενώσεως Κέντρου, ἀλεξιπτωτιστὴς εἰς τὸν περιβολόν της, ἀγνόων τὸ παρελθόν αὐτῆς, ἀνίκανος νὰ σταθμίσῃ τὸ παρόν καὶ νὰ προδιαγράψῃ τὸ μέλλον, κατεδημαργάγησε τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόδεσιν, χωρὶς νὰ ὠφελήσῃ, βεβαίως, οὔτε καὶ τὸν ναυτεργάτην. Διημούλων τὴν ἐπάνοδον, μετὰ μίαν ὅλην εἰκοσετίαν, εἰς τὰ ναυτεργατικά μας πράγματα αὐτῶν τῶν οἰκτρῶν ἀνθρώπων τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., τῶν σεσημασμένων ἔχρων τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Συνειργάσθη μὲ αὐτοὺς ὁ 'Υπουργὸς τοῦ 'Ελληνικοῦ Κράτους· τοὺς ἔδειχνε ὡς ἡγέτας ναυτεργατικῶν ἐνώσεων· αὐτὸς καὶ τοὺς διώρισε μέλη τῆς «Ἐπιτροπῆς τῆς πόλης» τῆς κομματικῆς του ὄργανώσεως.

Καὶ ἐπίπτον τὸ ἐν μετὰ τὸ ἄλλο τὰ προκεχωρημένα φυλακία τοῦ ὄχυρου τῆς Π.Ν.Ο. εἰς χεῖρα τῶν ἔρυθρῶν συνεργατῶν τοῦ κ. Μπίρην, 'Ολίγον ἀκόμη καὶ ἡ Ναυτικὴ 'Ομοσπονδία θὰ περιήρχετο ὑπὸ τὴν ἡγεσίαν τοῦ 'Αμπατιέλου, τοῦ Κλασιδάτου, τοῦ Τζιέρη, τοῦ Τουμαζάτου, τοῦ Τσαμπακούρη καὶ τῶν λοιπῶν γνωστῶν μας συντρόφων.

Ἄνθισταντο οἱ ἐλάχιστοι ἀπομείναντες ἐθνικόφρονες συνδικαλισταί, πλὴν ἡ ἀντίστασις ἔβαινεν ὅστημέραι ὑποχωροῦσα. 'Ετέλουν ὑπὸ δίωξιν. Τὸ Κράτος διημούλων ὄκομη καὶ Νόμφη τὴν εἰσβολὴν — τὴν «ἄλλαγην» κατὰ Μπίρην — ἐνῷ καὶ ἐφοπλισταί τινες, προεχούσας κατέχοντες θέσεις εἰς τὰς ἐπαγγελματικὰς ἐπάλξεις, ἐθελοτυφλούντες ἡ καὶ τὰ ἴδια τῶν συμφέροντα θερπεύοντες, κατήνησαν συμπαραστάται τοῦ «μπουρδιέρη» ὑπουργοῦ. Τὴν χρησαλήν κολακείαν τοῦ προσέφερον, τὸν ἔχειροκρότουν, ἀντὶ νὰ τὸν οἰκτείρουν, καθ' ὃν χρόνον αὐτὸς εἶχε

στήσει τὴν θρυαλλίδια ὑπὸ τὸ ναυτιλιακὸν οἰκοδόμημα.

Αἱ στήλαι αὐταὶ καὶ οἱ προϊστάμενοι τῶν δλίγων, τῶν ἔκτος τῆς ἀμέσου κομμουνιστικῆς ἐπιρροής, ναυτεργατικῶν σωματείων, σκλήρων διεξήγαγον ἀγώνα, ἵνα μὴ ἡ γένεσις τῆς Π.Ν.Ο., η διαχειρίζομενή τὰ συμφέροντα τῶν μυριάδων 'Ελλήνων ναυτικῶν, περιέλθῃ εἰς τοὺς ἔρυθρούς πράκτορας. 'Ομως μετὰ τὸν Τουμαζάτον ἀνελάμβανον τὴν προερίσιαν τῆς 'Ενώσεως Θαλαμητόλων Ὁ Τσαμπακούρης, μετ' αὐτὸν ὁ Τζιέρης τῶν Μηχανικῶν, ὁ τάδε τῶν ἡλεκτρολόγων, τῶν λογιστῶν, τῶν τροφοδοτῶν. Καὶ εἴπετο συνέχεια. Μὲ μιαν μόλις ψῆφο συνεκρητοῦντο οἱ ὀρθοφρονούντες συνδικαλισταί εἰς τὴν ἡγεσίαν τῆς ὀρμοπονιδιακῆς ὄργανωσεως. 'Ο Χατζηθεοδώρου, ὁ Μελέτης, ὁ Κροκιδᾶς, ὁ Καλαποθάκης μετ' δλίγον θὰ ἀπεχώρουν. 'Η Π.Ν.Ο. εἰς χεῖρας τοῦ 'Αμπατιέλου! 'Η μεγάλη Ναυτιλία μας ἔρμαιον τῶν σκοτεινῶν ἐπιδιώξεων τοῦ κομμουνιστοῦ καὶ τῶν ἀπωτέρων θελήσεων τῆς Διεθνούς τῆς Πράγας. 'Ἐκτελεστικὸς αὐτῆς ὁ 'Αμπατιέλος.

Αἱ πολλαὶ μυριάδες τῶν ναυτικῶν μας διμέτοχοι ἥσαν τῶν ἐδῶ διαπραττομένων, ἀνύποπτοι τῆς ἔξυπαινομένης συνωμοσίας. 'Ασμένως ἀπεδέχοντο τὰ θερμά συνθήματα τὰ ἐντεῦθεν ἐκπεμπόμενα, ἀπέδιδον προσοχὴν εἰς τὰς παρανέσεις τῶν καθηγητῶν — εἰχον παντοῦ ἔχαστοταλῆ — ὑπὸ τὴν ἐγκληματικήν ἀνοχὴν αὐτοῦ τοῦ ἐπισήμου Κράτους.

Καὶ ἔξαπελύετο ἡ ἀναταραχή. Θὰ τὴν διεδέχετο ἀφοδῶς ἡ ἀναρχία, ἡ ὄριστική τοῦ ἀλληνικοῦ πλοίου.

Δὲν ὑπερβόλλουμεν τὰ πράγματα. 'Εξήσαμεν τὰ πρώτα κρούσματα. 'Η συνέχεια μᾶς ἡτο γνωστὴ ἀπό τὰ πρώτα μεταπολεμικά, τὰ πρὸ τοῦ συμμοριτοπολέμου ἔτη.

Εἰς τὴν σκέψιν ἀτυχῶν τῶν ὄσων ἐκυβερνήσαν τὸν τόπον τῶν τελευτῶν αὐτὸν καιρόν, ὁ χρησαλής κομματικὸς ὑπολογισμὸς ἐτίθετο ὑπὲρ τὸ γενικότερον συμφέρον. Καὶ ναὶ μὲν ἐπὶ Κυβερνήσεως Στεφανοπούλου ἥρχισεν ἀμβλυνομένη πως ἡ κατὰ τῆς Ναυτιλίας ἔρυθρα συνωμοσία, πλὴν ἡ Κυβέρνησις ἔκεινη ἐστάθη ἀνίκανος σωστικῶς νὰ ἀντιδράσῃ εἰς τὰ σχέδια τῶν ἀριστερῶν. 'Η θύελλα ἐπήρχετο. 'Η κομμουνιστικὴ διάδρωσις εἶχε προχωρήσει.

Οἱ ναυτεργάται, ἐκόντες ἄκοντες, πιεζόμενοι ἡ καὶ ἀπειλούμενοι, θὰ παρεσύροντο. 'Εξήσαμεν τὰ δραματικὰς ἡμέρας τῶν ἑτῶν 1945 - 1949 καὶ ἐγνώρισμεν τὴν ἐγκληματικήν δρᾶσιν τῶν 'Αμπατιέλου, Κολιού, Πυθαρούλη, Καλούδη κ.λ.π. 'Εφερόμεθα καὶ πάλιν πρὸς τὴν καταστροφήν.

Αὐτὰ τὰ γεγονότα διεδραματίζοντο πρὸ

τῆς 21ης 'Απριλίου, σύτοι ἥσαν καὶ οἱ θανάτοιμοι κίνδυνοι που διέτρεξεν ἡ Ναυτιλία. 'Ητο πλέον αὐτὴ πολὺ μεγάλη, εἶχε τόσον ἀναπεπτωμένον τὸ μέτωπον τῆς δράσεως της καὶ ἥσαν τόσοις οἱ ἐλλοχεύοντες ἔχροι, ὡστε νὰ μὴ ἀνθέξῃ τὴν νέατη αὐτήν ἐπιβολὴν κατὰ τῆς ὑποστάσεώς της. Θὰ ἔχανε τὴν ἐμπιστούσην τῶν φορτωτῶν, τὴν συναγωνιστικήν της ίκανότητα, θὰ ὑπερέψων τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον συστελλόμενον νὰ ἀποσυρθῇ, περισσόν — διὰ τοῦ θάνατον διά της ἐκποιήσεως τῶν πλοίων, διὰ τοῦ ἐκπατρισμοῦ.

Αὐτὴν τὴν καταστροφὴν προέλαβεν δὲ της τραπέζης την 21ην 'Απριλίου. 'Οσοι ἔζησαν τὰς ἀγωνιώδεις ἡμέρας τῆς τελευταίας τριετίας ἀναγνωρίζουσι τὴν προσφερθεῖσαν υπηρεσίαν. 'Ολοι οἱ περὶ τὸ 'Εμπορικόν μας Ναυτικόν ἐπαγγελματικῶς κινούμενοι πρέπει νὰ ἔνημερωθοῦν πλήρως ἐπὶ τῶν κινδύνων που διετρέξαμεν, ἐπὶ τῶν καταστάσεων, που μᾶς ἔφερον εἰς τὴν σώτειραν τοῦ Στρατού ἐπέμβασιν. Πρέπει ἀκόμη νὰ γνωρίσουν τὰς γενικότερας ἐπιδιώξεις τῆς 'Εθνικῆς Κυβερήσεως διὰ τὴν δημιουργίαν κράτους ισχυροῦ καὶ δικαίου.

Οἱ ναυτικοί μας, οἱ τὰς μακρούνας θαλάσσας πορεύομενοι, δὲν ἔχουν εἰσέτι πλήρως καταποτισθῆναι ἐπὶ τῶν ἐδῶ ἐξελίξεων. Σαφῆ ἀντίληψιν τῶν κινδύνων τοῦ προσφάτου παρελθόντος δὲν ἔχουν δὲν ἔγνωρισαν τὸ κατάντημα εἰς ὁ εἶχομεν περιέλθει· δὲν ἔνημερθοσαν ἐπὶ τῆς κομμουνιστικῆς συνωμοσίας κατὰ τῆς Ναυτιλίας, ἐπὶ τῶν καταστρεπτικῶν συνεπειῶν ποὺ θὰ συνεπήγετο διὰ τὸν βιοπορισμὸν των ἡ ἐπικράτησης τῶν συντρόφων τοῦ 'Αμπατιέλου.

Παρέπειψεν ἡ ἡγεσία τῆς Π.Ν.Ο. καθῆκον ἐπιβεβλημένον. Δὲν τὴν ὑπεδείχθη δύμα τοῦ οὔτε κανεὶς ἄλλος διεπίστωσε τὴν παράλειψιν.

'Ιδιαιτέρα ἐπέρπει νὰ καταβληθῇ φροντίς, ἐπίμονος, συστηματική, διὰ τὴν διαφωτιστικήν τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, τοῦ μακράν τῆς Πατρίδος ἐργαζομένου, τοῦ ὑποκειμένου εἰς τὰ δόλια συνθήματα τῶν δεδηλωμένων ἔχθρων τοῦ τόπου μας, τῆς ἡσυχίας, τῆς ἐμμερέσας του.

'Εχομεν κάθε συμφέρον νὰ ἔνημερώνωμεν τοὺς ναυτικούς μας ἐπὶ τῶν ἐδῶ ἐξελίξεων. Εισφέρουν οὗτοι πολλά εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς 'Ελλάδος' κρατούν τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν μας εἰς τὴν προέχουσαν θέσιν της: ἀποτελούν στοιχεῖον συνθετικὸν τοῦ κοινωνικοῦ μας συνόλου.

Τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν ἔξυπηρετούμεν καταστοπίζοντες τὸν ναυτικὸν μας κόσμον ἐπὶ τῶν ὑπονομευτικῶν σχεδίων τοῦ κομμουνισμοῦ, ίκανοτοιούντες ἐκ παραλήπου καὶ κάθε δίκαιον αἰτήμα τῶν ναυτικῶν μας, ἀναγνωρίζοντες τὴν οἵαν θέσιν κατέχουν ὡς πλουτοπορεγγυηκή δύναμις εἰς τὴν 'Εθνικήν μας Οἰκονομίαν.

Καὶ πρέπει νὰ κερδίσωμεν τὴν ἐμπιστούσην τῶν ναυτιλούμενων πρὸς τὸ σημερινὸν Κράτος, ὅπερ ἐπηγγέλθη — καὶ θὰ τηρήση

τάς έποιγγελίας του — την κατοχύρωσιν τών δικαιωμάτων της έθνικόφρονος ναυτεργατικής τάξεως — δικαιωμάτων άποραγράπτων. Πρέπει παντοιοτρόπως να την ένισχυσωμεν, ώστε να παύση αυτή να θεωρήται από τὸν κομμουνισμὸν ὡς μᾶζα εὐάλωτος, κινουμένη κατὰ τὰς περιστάσεις καὶ υπὸ τὰ συνθῆματα τῶν καθοδηγητῶν, πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν.

"Εργον, θεοβαίως, τῆς ήγεσίας τῆς Π.Ν.Ο. είναι ἡ διαφωτίσις τῶν μελῶν της. 'Η συμπαράστασις εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτὴν τοῦ κρατικοῦ καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος ἔχει παρακούει.

«ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΚΑΙ Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Λίαν ἐπικαίρως ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν:

Φίλες κύριες Κωττάκη,

Τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ἐδικιαώθησαν πλήρως εἰς τὸν ἀγώνα τῶν πρὸς ἀποκατάστασιν τοῦ ἔθνικῶν σκεπτομένου συνδικαλισμοῦ τῶν ναυτικῶν μας καὶ εὐήλογος ἡ ικα-

νοποίησίς των διὰ τὰ τελευταῖα ἐπιτεύγματα τῶν ἐκπροσώπων του, εἰς τὸ ἔχοντερικόν.

Συμμερίζομαι τὴν ίκανοποίησιν τοῦ περιοδικοῦ σας, διότι εἶχα τὰς αὐτὰς ἀντιλήψεις καὶ δὲν ἐδίστασα οὔτε καὶ κατὰ τὴν περίοδον τῆς παντοδυναμίας τῆς Κυθερνῆσσας τῆς "Ἐνώσεως Κέντρου νὰ διακρύσσωσσα ὅτι παρέδινεν αὐτὴ τὸν ἐγραπτικὸν συνδικαλισμὸν — χερσάν καὶ θαλάσσιον — εἰς χείρας τοῦ κομμουνισμοῦ, δὲ πότισσαν συνεργασία μετὰ στελεχῶν καὶ βουλευτῶν τῆς Ε.Κ., εἶχε πολὺ πρὸ τῆς ἀνόδου της εἰς τὴν ἔξουσιαν, ὅργανωσε τὰ γνωστὰ 115 ἐγραπτικὰ σωματεῖα, ὡς τὸν δασικὸν πυρῆνα δυναμικῆς ἐκπορθῆσες τῆς Γ.Σ.Ε.Ε. καὶ τῆς Π.Ν.Ο. Ἀτυχῶς ὑπῆρξαν πολλοὶ ἐκτὸς τῆς Κεντροφραστεράς, ἀλλ' ἐντὸς εἰσαγωγικῶν «ἔθνικόφρονες», οἱ πότισσαι οἱ σχολεία μόλις πρὸ τῆς ημερῶν ἔκδεισαν — ἐνῷ ἀνετιμήθησαν καὶ τὰ καύσιμα τῶν πλοίων εἰς τὰ ἐκατὸν σελλίνια διὰ τὸ μαζούτ, ἀναλόγως καὶ διὰ τὸ δηζελό διῆ.

"Ἡ πολεμικὴ ἔξ αλλού ἀναταραχὴ εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν περιώρισε τὴν κίνησιν καὶ τῶν τουριστικῶν πλοίων, ὅσων ἔξτειναν πρὸς τὰ ἐκεῖ τὰ ταξίδια των. Πολλαὶ αἱ ὀκυρωθεῖσαι θέσεις ἀπὸ μέρους κυρίων τῶν 'Εβραίων τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Δυτ. Εὐρώπης.

Ἄλιξισις, τούναντίον, ἥρχισεν ἀπὸ τίνος σημειούμενή εἰς τὴν πρὸς τὰ ἔδω κίνησιν. Τὰ δύο ὄχηματαγωγά Βρινδήσιον - "Ηγουμενίτσης - Πατρών καὶ τὰ ἔξ Ἀγκώνως διὰ Πάτρας μεταφέρουν ἥδη ηγεμόνενον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν. Δὲν ὑπάρχει δῆμος ἀμφιβολίας οὐτὶ ἡ παραπτεινόμενή ἀστάθης κατάστασις εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν ἀνέκουφη τὸ πρὸς τὴν νοτιοανατολικὴν Μεσόγειον τουριστικὸν ρεῦμα. Τὰ ἐπιβατηγὰ σκάφη πρότασις αἰσθάνονται τὸν ἀντίκτυπον. Οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν διαβλέπουν, πλέον, κέρδη ἀπὸ τὴν ἐφετεινὴν σαιζόν. Θά εἶναι εὐτυχεῖς ἂν καλύψουν τὰς δοστάνας κινησίων τῶν πλοίων τῶν. "Αν δὲν ἐπήρχετο ὁ πόλεμος, προεβλέπετο κίνησις ἔξαιρετη διὰ τὰ τουριστικά μας σκάφη. Εἴχομεν προστοιμασθῆ διὰ νὰ τὴν δεχθῶμεν.

'Ἄλλα καὶ τὰ πλοῖα τῶν μεσογειακῶν γραμμῶν, τὰ ιδικά μας καὶ τὰ ιταλικά, περιώρισαν τὰ πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν δρομολόγιά των. Ἐκτακτος δραστηρίας διαρκεῖας ὑπὲρ αὐτῶν κίνησις ἐσημειώθη, λόγω τῆς ἀποχρήσεως τῶν ξένων ὑπηκόων ἀπὸ τὰς ἐμπολέμους χώρας.

"Ισως δῆμος, ἀπὸ τελικῶς τοχὺς προέλθῃ ὁ συμβιβασμὸς μεταξὺ τῶν ἐμπολέμων, νὰ ἀποκατασταθῇ πως ἡ κίνησις ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Δυτ. Μεσογείου πρὸς τὸ Ισραήλ. Λέγεται ὅτι κατὰ χιλιάδας πρόκειται νὰ τὸ ἐπισκεφθοῦν οἱ 'Εβραιοί.

ΜΑΣ ΕΚΘΕΤΟΥΝ ΑΙ ΑΣΥΝΕΠΕΙΑΙ

'Ἐπωφελοῦνται οἱ ἀνταγωνισταί μας τῆς ἀσυνεπείας καὶ τῆς ἀλλείψιες ἐπαγγελματικῆς συνειδήσεως ἀπὸ μέρους ὡρισμένων 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, διὰ νὰ δυσφημήσουν τὸ ἐλληνικὸν τουριστικὸν πλοίον.

Εἰς τὴν εὐρείας κυκλοφορίας δρετανικὴν ἐφημερίδα «People» τῆς 18ης 'Ιουνίου ἐδημοσιεύθησαν ἐντυπώσεις "Ἀγγλον τουρίστα, ὁ πότιος ἐπεχείρησε ταξίδιον ἀναψυχῆς μετὰ τῆς συζύγου του διὰ πλοίου τῆς ἐταιρίας Εύθυμιαδόν. Τοῦ κείμενον, συνοδεύομένον ἀπὸ χαρακτηριστικὰ φωτογραφίας καὶ εἰρωνικά σχόλια, διεκτραγωδεῖ τὰς ταλαιπωρίας τοῦ ζεύγους τῶν "Ἀγγλων οὐτῶν τουριστῶν, οἱ πότιοι ἐταξίδευσαν μὲ ἄλλο ἀντὶ ἄλλου σκάφους, παρὰ τὰς ρητὰς ὑποσχέσεις τοῦ πρακτορείου, ἐνῷ ἐπιπροσθέτως ἀνηγγέλλοντο τὰ δρομολόγια ἐπέρου σκάφους τῆς ἐται-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

τίας, τὸ ὅποιον ἐτέλει ἀκόμη ὑπὸ μετασκευῆν.

Δημοσιεύομεν κατωτέρω αὐτούσιον τὸ κείμενον τοῦ δημοσιεύματος τῆς ἀγγλικῆς ἐφημερίδος. Τὰ σχόλια περιπτεύουν:

«Τὸ τμῆμα τοῦ τοξιδίου μεταξὺ 'Ιταλίας καὶ Ἐλλάδος θὰ ἦτο διὰ τὸν κ. 'Αλφρέδον Γουΐλκεν τὸ ἀπόλαυστικότερον τῆς 12ημέρης ἡλιολούστου κρουαζιέρας του.

»"Ἐν φυλάδιον, τὸ ὅποιον παρέλαβεν ἀπὸ τὴν «Ριβιέρα Χολιντέξ», περιέγραφε τὰ σκάφη «Σοφία» καὶ «Ἐλεάννα», ἔκαστον ὄντων 20.000 τόννων, ὡς «μεγάλα καὶ ἀναπαυτικά» καὶ ὡς «θαυμάσια» καὶ κατόλληλα διὰ τὴν ὀνειρῶδην κρουαζιέραν.

»"Ἐδίδοντο ὑποσχέσεις διὰ τὴν παροχὴν εὐκολιῶν εἰς τὰ ὄχηματαγωγὰ αὐτὰ σκάφη, συμπριειλαμβανομένων «μπάρ καὶ καταστήμάτων αὐτῶν δασμοῦ, πλήρων θαυμασίων ἀντικειμένων πρὸς ἀγοράν. Δύο αἰθουσαὶ χοροῦ, κολυμβητικὴ δεξαμενὴ εἰς τὸ ἡλιόλουστον κατάστρωμα καὶ ἀπλεῖον πάροι.

»"Ο κ. Γουΐλκεν καὶ ἡ σύζυγός του ἐκράτησαν θέσεις διὰ τὸ τοξίδιον αὐτὸν ἀντὶ 87 λιρῶν 'Αγγλίας. Ἀλλὰ τὸ ὄνειρόν των διεψυσθῇ ὅταν ἔφθασαν εἰς τὸν λιμένα ἐπιβιβάσεως. Τὸ πλοίον, τὸ ὅποιον τοὺς παρέλαβε κατὰ τὸ διαρκεῖας τριῶν ἡμέρων ταξίδιον ἦτο τὸ χωρητικότητος 3.000 τόνων ὄχηματαγωγὸν «Λήδρα» — ἐπαρκὲς σκάφος, ἀλλὰ πάν αὖλος ἢ τὸ πολυτελές κρουαζιέροπλοιον τῶν 20.000 τόννων. 'Ο κ. Γουΐλκεν, τελῶν ἐν ἀγανακτήσει, περιέγραψε τοῦτο ὡς «σκυλοπνίκτην», κατὰ τὸ δῆ λεγόμενον.

»"Δύο αἰθουσαὶ χοροῦ; 'Αντ' αὐτῶν μία μικρὰ πλατφόρμα καὶ ἐν «τεζούκμποξ» εἰς τὸ κατάστρωμα. Θαυμάσια καταστήματα; "Ἐν περίπτωσιν μὲ εἰδῆ δυσκόλων χρηστοποιούμενα από τὸν οἰονδήποτε. Δὲν ἡδυνάμεθα, εἶπε, νὰ ἀγοράσωμεν οὔτε παγωτόν. Κολυμβητικὴ δεξαμενὴ; Δὲν υπῆρχε — οὐδὲ καν ἐπαρκὴ καθίσματα".

Καὶ ὁ ἀτυχὴς ξένος περιηγητὴς προσέθεσεν:

»"Ητο ἡ μεγαλυτέρα ἀπογοήτευσις διακοπῶν εἰς τὴν ζωὴν μου. Νομίζω ὅτι τὸ πρακτορείον «Ριβιέρα» θὰ ἡδύνατο νὰ προειδοποιήσῃ τοὺς πελάτας του διὰ τὸ σκάφος, ἀντὶ νὰ τοὺς ἐναποθηκεύῃ εἰς τὴν προκυμαίαν, ὅπου δὲν ἔχουν θεοβαίως δικαίωμα ἐκδογῆς.

Τὸ πρακτορεῖον ἀργότερον ἐξήγησε εἰς τὸν κ. Γουΐλκεν ὅτι ἀπηγορεύθη ὁ ἀπόπλους τοῦ «Σοφία» δι᾽ ἄλλους λόγους. Καὶ ὁ πράκτωρ τῆς ἐταιρίας εἰς τὸ Λονδίνον ἐδήλωσεν ὅτι τὸν «Ἐλεάννα» εὐρίσκετο ἀκόμη εἰς τὴν δεξαμενήν, μετασκευαζόμενον ἀπὸ τάνκερ εἰς τουριστικὸν!

»"Η «Ριβιέρα» προσέφερεν εἰς τὸν κ. Γουΐλκεν ἐκπτώσιαν 10% κατὰ τὰς διακοπὰς τοῦ προσεχοῦς ἔτους. «Τούτο, κατὰ τὸν κ. Γουΐλκεν, δὲν ἀρκεῖ. Πρέπει νὰ ἐπιστραφοῦν τὰ χρήματα".

ΔΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ

Τὴν ἔχμασιν τῶν αὐτοκινήτων, τῶν μεταφερόμενων διὰ τῶν ὄχηματαγωγῶν, προβλέπεται ὁ μετὰ τὸ ναυάγιον τοῦ «Ηράκλειον» ἐπιβλήθεις κανονισμός. Αἱ κατὰ τόπους λιμενικαὶ ἀρχαὶ ἀνέλαβον τὴν ἐφαρμογὴν του. Εξεποκούεται ὅτι εἰδικὴ ὑπηρεσία ἐλέγχου ἔχει ὥρισθαι καὶ ὅτι αἰφνιδιαστικαὶ ἐπιθεωρήσεις θὰ διενεργοῦνται.

Παρὰ ταῦτα αὐτόπται μάρτυρες μᾶς διαβεβαιοῦν ὅτι εἰς τίνα ὄχηματαγωγὰ οἱ περὶ ἔχμασιν κανονισμοί, ἀκόμη καὶ διὰ τὸ κλείσιμον τῆς θύρας, τῆς ἀγούσης πρὸς τὸ κατάστρωμα τῶν αὐτοκινήτων, δὲν ἐφαρμόζονται μὲ τὴν ἐπιβεβλημένην φροντίδα.

»"Ισως νὰ χρειάζεται ἐντονωτέρα ἐπανάληψις τῶν σχετικῶν διαταγῶν ἀπὸ μέρους τοῦ 'Υπουργείου, ισως καὶ ἡ ἀνενομήσης παρ' εἰδικῶν ἐντεταλμένου ὁξιωματικού νὰ προκαλέσῃ τὴν αὐτοτοποτέραν ἐφαρμογὴν τῶν κανονισμῶν φορτώσεως.

For personal service and competitive prices

FEDERATED S.A. MEAT INDUSTRIES LIMITED

P. O. Box 336

DURBAN

Telephone 355521

After Hours 858547

General Ship Chandlers — Cold Storage Proprietors
Deck and Engine Room Suppliers

Represented by: ELEFTHERIOS PHOCAS

Τό επιτρεπτόν άκομή φορτίον δι' ἔνα έκαστον όχημα, τὸ ὑψος αὐτοῦ καὶ ἡ ἀσφαλής του φόρτωσις δέον νὰ τύχουν ιδιαιτέρας προσοχῆς.

Μετά τινας ἔβδομάδας ισχυρότατοι θὰ πνέουν εἰς τὸ Αίγαιον οἱ ἐτήσιοι ἄνεμοι. Ἡ προσοχὴ περὶ τὰ ταξίδια τῶν όχηματων γάγων ἐντατικὴ ἐπιβάλλεται.

ΑΝΕΣΙΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ

Καταργεῖται τὸ μονοπώλιον τῆς γραμμῆς Κρήτης. Ἡτο, πράγματι, ἐπαχθές. Διὰ τῆς προσθήκης εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ νεοαγορασθέντος γαλλικοῦ «Ville de Tunis», πολυτελεστάτου, ταχυτάτου, ὅσον καὶ δύκανος ἐπιβαθμοῦ, ὥστε πέρι τοῖνος ἔξετέλει τὴν ἔξτρες γραμμὴν Μασσαλίας — Τύνιδος, ἄφθονον παρέχεται τὸ συγκοινωνιακὸν ἀγαθὸν εἰς τὴν Μεγαλόνησον. Διευκολύνεται τὰ μέγιστα ἡ τουριστικὴ τῆς κίνησις: συντομεύεται τὸ ταξίδιον κατὰ τέσσαρας δλᾶς ώρας. Γράφομεν σχετικῶς εἰς ἄλλην σελίδα λεπτομερείς, ἐπὶ τῶν χαρακτηριστικῶν τοῦ σκάφους.

Τὸ «Ville de Tunis» μετονομασθὲν εἰς «Μεγαλόνησος Κρήτη», παραλαμβάνεται ἐντὸς τῶν ἡμέρων εἰς τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας. Εἶναι ἔτοιμον καὶ δρομολογεῖται μετὰ 150-μερον. Δὲν χρειάζεται οὔτε μετασκευάς, οὔτε καὶ ἐπισκευάς. Ἡ ἀνωτάτη κλάσις «Βέριτα» διατηρεῖται.

Δεύτερον ἀδελφὸν σκάφος τὸ «Ville de Marsaille» ἔκλεισθη ἀπὸ τὸν κ. Κυριακοῦ. Παραλαμβάνεται τὸν προσεχῆ Φεβρουάριον. Καὶ οὐτὸ διὰ τὴν γραμμὴν Κρήτης προρίζεται.

Μετὰ τὴν τοιαύτην συμπλήρωσιν τοῦ δικύου τῆς γραμμῆς Κρήτης καὶ τὴν προσβεπομένην ἀγορὰν ἀπὸ τὴν συσταθείσαν ναυτικὴν ἑταῖρον τῆς Κρήτης, μικρᾶς ἡλικίας, ἀπὸ κατασκευῆς ὀχηματαγωγοῦ, θὰ ἀντιμετωπισθῇ καὶ τὸ πρόβλημα τῆς καταλληλότητος τῶν ἐκ μετασκευῆς ἀπὸ δεξαμενόπλοια σχηματαγωγῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν. Κατὰ παραχρήσιν, ὡς γνωστόν, σκανδαλώδη, ἐπετράπη ἐπὶ τῶν ἡμερῶν τοῦ κ. Μπίρη εἰς τάνκερ δηζελοκίνητα μονοελικα, νὰ μετασκευασθῶν εἰς ἐπιβατηγά, παρὰ τὴν ἐπιταγὴν τῆς διεύθυνσις συμβάσεως, περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ νὰ μεταφέρουν φορτηγά ὀχήματα καὶ ἐπιβάτας.

Ο διαχωρισμὸς τοῦ ἐπιβατηγοῦ σκάφους πρὸς τὸ ὀχηματαγωγά διὰ φορτηγά αὐτοκίνητα, ἐπιβαλλεται διὰ λόγους ἀσφαλείας. Τὸ ναυάγιον τοῦ «Ηράκλειον» δὲν θὰ ἡτο τόσον πολύνεκρον, τσως καὶ νὰ μὴ συνέβαινεν, ἀλλὰ διαχωρισμὸς αὐτὸς ὑφίστατο.

Μετὰ τὴν προσθήκην εἰς τὴν γραμμὴν Κρήτης τῶν ἀπὸ κατασκευῆς ἐπιβατηγῶν ἐπιβάλλεται, ὅπως τὰ ἐκ μετασκευῆς ὀχηματαγωγά περιορισθῶν εἰς τὴν μεταφορὰν μόνον ὀχημάτων. Ἡ Μεγαλόνησος θὰ ἀποκτήσῃ οὕτω ἄνεσιν συγκοινωνιακὴν καὶ ἀσφάλειαν ταξιδίων μεγαλυτέρων. Ἡτο καιρός.

ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΟΡΘΩΣΙΣ

Είχεν ἀστόχως σπεύσει τὸν παρελθόντα Νοέμβριον ἡ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων, ὅταν ἔθετεν ἐν τάχει εἰς ἐφαρμογήν, πλὴν ἄλλων διατάξεων τῆς SOLAS καὶ ἐκείνων ποὺ ἀναφέρονται εἰς τὰς ἐπωτίδας τῶν φορτηγῶν πλοίων. «Ἐπρεπε νὰ εἴχη δεσμαθή, ἔτον καὶ κατὰ πόσον ἡ ἐφαρμογὴ τῶν νέων περὶ ἐπωτίδων Κανονισμῶν ἡτο εἰς τὴν πρᾶξιν ἀμέσως ἐφαρμόσιμος, ἔτον τὰ ἄλλα ναυτικά κράτη ἐσπεύσαν καὶ οὐτά νὰ υιοθετήσουν τὰς νέας διατάξεις, ἀν, τέλος, ἡτο δικαιολογημένη ἡ οικονομικὴ ἐπιβάρυνσις πλαιών σκαφῶν, ὑποχρεουμένων εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ἐπωτίδων.

Εἰς τὰς διαπιστώσεις ταύτας προέδην πάτετέ πάτετόμενον ἡ αὐτὴ ὑπηρεσία καὶ ὁρθῶς προθιάνει εἰς τὴν ἐπανόρθωσιν τοῦ σφάλματος. «Ἡδη, διὰ νέας ἐγκυλίου τῆς πρὸς τοὺς Νηογνώμονας, τροποποιούσα ἡ Ε.Ε.Π. τὴν ἐγκύλιον αὐτῆς τοῦ Νοεμβρίου

1966, δρίζει: α) "Οτι αἱ ὑπάρχουσαι ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων ἐπωτίδες θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ γίνωνται ἀπόδεκται ἐπὶ μίαν διετίαν εἰσέτι, ἐφ' ὅσον δεσμώτες εὐρίσκονται εἰς κολήν κατάστασιν, β) ὅτι ἐν περιπτώσει ἀντικαταστάσεως τῶν ὑπαρχουσῶν ἐπωτίδων, ἀντ' αὐτῶν θὰ τοποθετούνται τοιαῦται τοιαύτης διαρύτης ἡ προσαγωγῆς ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως καὶ γ) ἡ ἀντικαταστάσις τῶν ἐπωτίδων θὰ ἀπαιτήται ὅπωσδήποτε, ὅταν τὸ πλοίον διενεργεῖ ἐκτεταμένην ἐπισκευήν.

Προσθέτομεν καὶ τὴν περίπτωσιν ταύτην εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τῆς σημερινῆς ἡγεσίας τοῦ Y.E.N.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΩΝ ΣΥΖΥΓΩΝ

«Ὀρθοτάτη ἡ ἀπόφασις τοῦ κ. Ἀθανασίου περὶ ἐλευθέρας ναυτολογήσεως τῶν συζύγων τῶν ἀξιωματικῶν ἐπὶ πλοίων χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν χιλίων τόν. γκρός. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς πλοιοκτησίας ἀντίρρησης γενικωτέρα δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ. Διευκολύνεται τὰ μέγιστα ἡ τουριστικὴ τῆς κίνησις: συντομεύεται τὸ ταξίδιον κατὰ τέσσαρας δλᾶς ώρας. Γράφομεν σχετικῶς εἰς ἄλλην σελίδα λεπτομερείς, ἐπὶ τῶν χαρακτηριστικῶν τοῦ σκάφους.

«Ἡ σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ κ. Ὑπουργοῦ, κοινοποιηθεῖσα ἡδη εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς, ἔχει ὡς κάτωθι:

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Σ

ΘΕΜΑ : «Ναυτολόγησις συζύγων τῶν Ἀξιωματικῶν φορτηγῶν πλοίων».

«Ἔχουντος ὑπὸ διάταξις

Τὴν ἐκ τῶν πραγμάτων ἀνακύπτουσαν σκοποπομότητα τῆς ἐκάποτε ἐγκρίσεως τῶν ὑποβαλλομένων αἵτισεων ναυτολογήσεων τῶν συζύγων τῶν Ἀξιωματικῶν τῶν ὑπηρετούσων ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων ἐπὶ τῷ τέλει τῆς κατὰ τὸ δυνατὸν παραπτώσεως τῆς χρονικῆς διαρκείας συνεχούς παραμονῆς τούτων ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ο Μ Ε Ν

1. — «Ἐγκρίνομεν τὴν ἀπὸ εὐθείας παρὰ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν ναυτολόγησιν ἐπὶ τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἡ ὑπὸ δένας τοιαύτας ἐλληνικῶν συμφερόντων συμβεβλημένων μετὰ τοῦ N.A.T., ἐμπορικῶν πλοίων ὀλίκης χωρητικότητος ἀνωτέρων τῶν 1.000 κόρων, τῶν συζύγων τῶν ἐπί αὐτῶν ὑπηρετούσων ἀξιωματικῶν πάσης τάξεως καὶ εἰδικότητος, δάσει ναυτικοῦ φυλαδίου ἡ ἐν Ισχύι διαστριῶν ἐφ' ὅσον:

α) «Ὑποδάλλεται πρὸς τοῦτο σχετικὴ ἔγγραφος αἵτισης τῆς πλοιοκτητρίας τοῦ πλοίου «Ἐταιρίας ἡ τοῦ νομίμου ἐκπροσώπου ταύτης.

β) «Ἐκ τῆς ἐξετάσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ ἀσφαλείας ἔξαρτισμοῦ (Safety equipment certificate) τοῦ πλοίου καὶ τῶν χιλίων ἐνδιαιτήσεως αὐτοῦ προκύπτει διτὶ τοῦτο φέρει ἐπάρκη σωστικά μέσα καὶ ἐνδιαιτήματα καλύπτοντα, πλήν τοῦ πληρωματος καὶ τὰ δυ-

νάμει τῆς παρούσης ναυτολογούμενα πρόσωπα.

2. — «Πλάσται, ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος, προγενεστέρα ἀπόφασις, ἀντικειμένη τῆς παρούσης, παύει ισχύουσα, καταργούμενην.

Κοινοποιηθῆτω πρὸς ἐκτέλεσιν.

Ο «Ὑπουργός
ΑΘΑΝ. Ν. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
Ἀντινάπορχος Β.Ν. ξ.ά.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 14 Ιουνίου 1967

ΠΛΟΕΣ ΒΙΕΤΝΑΜ

Εἶναι, ὅπως διαπιστώνται, ἀνάγκη νὰ ὑπενθυμίσωμεν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, ὅτι οἱ μὲν πλόες πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Βορείου Βιετνάμ ἀπαγορεύονται εἰς τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν σκάφη καὶ συνεπῶς δὲν ὑπάρχουν περιθώρια ναυτεργατικῶν διαφορῶν, ἐνῷ οἱ πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Νοτίου Βιετνάμ πλόες τῶν ἐλληνικῶν σκαφῶν διέπονται, καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὰ πληρώματα, ὑπὸ τῆς Ειδικῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως τοῦ Δεκεμβρίου 1965. Τὴν Σύμβασιν ταύτην ἐπέξετενε τὸ «Ὑπουργεῖον καὶ ἐπὶ τῶν μηχανικῶν τῆς δυνάμεως τῆς Π.Ε.Μ.Ν. καθὼς καὶ ἐπὶ τοῦ κλάδου τῶν ναυτῶν, ναυκλήρων κ.λ.π. τῆς δυνάμεως τῆς Ενώσεως Ναυτῶν. Κατά την δρόμον δρόμον τῆς Ειδικῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως:

«δὲν ἀποτελεῖ λόγον λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὁ πλούς πρὸς λιμένας τοῦ Νοτίου Βιετνάμ, ἐφ' ὅσον τούτο ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀτομικὴν νόμιμον διάταξιν.

Κατ' ἀκολουθίαν, καὶ ὡς ἔκ της ἔξ αντιδιαστῆς ἐρμηνείας τοῦ παραπιθεμένου δρομού προκύπτει, ἔαν εἰς τὴν ὑπογραφομένην ἀτομικὴν σύμβασιν τοῦ ναυτικοῦ δὲν ἐν αγράφεται ἡ σχετικὴ ρήτρα («δὲν ἀποτελεῖ λόγον λύσεως τῆς παρούσης συμβάσεως ὁ πλούς τοῦ πλοίου πρὸς λιμένας Ν. Βιετνάμ») καὶ τὸ πλοίον ἐπὶ τοῦ δρομού ἔχει ναυτολογηθῆ ὁ ἐν λόγῳ ναυτικὸς ναυλωθῆ διὰ λιμένας τοῦ Νοτίου Βιετνάμ, ὁ ναυτικὸς οὗτος ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ, μὲ τὰς γνωστὰς εἰς βάρος τοῦ πλοίου συνεπείας.

Προσδιοίνομεν εἰς τὴν ὑπόμνησιν αὐτήν, διότι εἰς τὰς ωρισμένας περιπτώσεις Ναυτιλιακά τίνα Γραφεῖα παρέλειψαν νὰ ἀναγράψουν τὴν σημαντικήν, ὡς ἀνωτέρω, ρήτραν, ἀντεπιτώπιαν, ἔπως ἡτο φυσικόν, σοδοράς δυσχερείας καὶ ὑπεβληθῆσαν εἰς σημαντικάς δαπάνας.

ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΒΗΜΑΤΑ

«Ἐνθαρρυντικὸν τὸ ἀποτέλεσμα τῆς χρήσεως 1966 διὰ τὴν Ἑλληνικὴν «Ἐταιρίαν Ασφαλίσεων Πλοίων καὶ Αεροσκαφῶν». Εἶναι ἡ πρώτη παρ' ήμιν θετικὴ προσπάθεια εἰς τὸν θαλασσασφαλιστικὸν — ἐπὶ σκαφῶν — κλάδον. Δικαιολογημένον, συνεπῶς,

MONSTAD AND COMPANY LIMITED

SHIP CHANDLERS

FOR ALL YOUR SUPPLIES IN EASTERN CANADA

CABLE ADDRESS :
(ALL PORTS)
NORSHIP



MONTREAL, P.Q. - 224 YOUVILLE SQ.
TEL.: 849-6381

PORT ALFRED, P.Q. - 17 RUE LA FABRIQUE ST.
TEL.: 544-2834

REPRESENTATIVE :
Capt. E. ZIZOS

HALIFAX, N.S. - 2051 BARRINGTON ST.
TEL.: 423-9158

SAINT JOHN, N.B. - 3 DUKE ST.
TEL.: 693-3539

καὶ τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἔξελιξιν τῆς. 'Απὸ τοὺς ὀρθίους τοῦ δημοσιευθέντος ισόλογι- σμοῦ κρίνεται αὐτὴ λίαν ικανοποιητική.

'Εδιπλασιάσθησαν σχεδόν τὰ εἰσπραχθέντα ἀσφαλιστρα (€ 413.432 τὸ 1966 καὶ € 238.256 τὸ 1965), ἀναλόγως βεβαίως καὶ τὰ ἀντασφαλιστρα. Καὶ μετά τὴν πληρωμὴν τῶν ὑξημένων αἰσθητῶν ζημιῶν (€ 147.529 τὸ 1966, ἔναντι € 30.997 τὸ 1965), ἀπέμεινεν ἐνέργητικον ὑπόλοιπον € 44.246, ἐκ τοῦ ὅποιου διετέθησαν € 11.856 εἰς πρόδειψιν ἀποθεμάτων κινδύνων ἐν Ισχύi, € 17.500 εἰς πρόδειψιν ἀποθεμάτων ἔκκρεμῶν ζημιῶν καὶ εἰς κέρδη € 14.890 (τὸ 1965 € 8.339). Τὸ καθαρὸν κέρδος τῆς χρήσεως, μεταφερόμενον εἰς νέον ἀνήλθεν εἰς € 2.470, μετά τὰ γενικὰ ἔξοδα, τὰς ἀποσένεις καὶ τὸ τακτικὸν ἀποθεματικόν.

Μοκρᾶς, βεβαίως, πνοής είναι ἡ καταβαλλομένη προσπάθεια. Θά χρειασθούν ἔτη διὰ τὴν βαθμιαίαν διεύρυνσίν της καὶ διὰ τὴν ἔξαγωγὴν θετικῶν ἀποτελεσμάτων. Πάντως, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ἀνάλαμβανομένοι κίνδυνοι ἐπιλέγονται, δὲ διπλασιασμός τῶν ἀσφαλιστρών ἐσδῶν ἐπιτρέπει τὴν πρόθειψιν τῆς περαιτέρω ἀναπτύξεως τῶν ἐργασιῶν τῆς νεοπαγούς ἀσφαλιστικῆς ἑταίριας. Τὰ περιθώρια ὑφίστανται. Είναι τόσον μεγάλη ἡ Ναυτιλία μας!

'Απὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἔξαρτάται συστη-

ματικῶς νὰ διαφυλάσσουν κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων των ποσοστῶν τι μικρὸν συμμετοχῆς καὶ διὰ τὴν ἐλληνικὴν ἑταῖριαν. Τὸ συμφέρον των ὑξηπρετῶν τοῦ θάλασσαν αὐτὸς ταῦτα τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἑταῖρικῆς χρήσεως τῆς Ἑλληνικῆς ἑταῖριας 'Ασφαλίσεως Πλοίων καὶ 'Αεροσκαφών θὰ ἀντικατοπτρίζουν τὴν θέσην καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐπὶ σκαφῶν κινδύνου εἰς τὴν διειθῆ ἀσφαλιστικὴν ἄγοραν. Αὐτὴ ἀλλως τε είναι καὶ ἡ διατίκη ἐπιδιώκει τὴν ἐντεύθεν προσπαθείας. 'Εγκειται εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν χειραφέτησιν τῆς Ναυτιλίας μας. Οι ἐφοπλισταὶ θὰ ὀφεληθοῦν πρῶτοι ἀπὸ αὐτῆν.

ΠΡΟΣ ΤΙ ΤΟ ΞΗΛΙΟΔΡΑΧΜΟΝ:

Πολλαπλὴ ἡ ὠφέλεια εἶκ τῆς μειώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ N.A.T. 'Οχι μόνον θὰ λείψουν οἱ ἀσκοτοὶ φυλαρίσαι, οἱ στείραι ἐπιφυλάξεις καὶ ἡ προβολὴ τῶν ἀλληλουσγκρουμένων συμφερόντων, ὅχι μόνον τὰ πρὸς συζητήσιν θέματα θὰ τυγχάνουν εἰς τὸ διλογομελές Συμβούλιο λύσεων ἀποφασιστικῶν, ἀλλὰ καὶ οἰκονομίσιν σημαντικὴν θὰ ἔχῃ ἐν ταυτῷ τὸ 'Ιδρυμα ἀπὸ τὰ δικαιώματα παραστάσεων, ποὺ θὰ εἰσπράττουν τὰ διλογία μέλη τοῦ Συμβουλίου.

Πρωτοφανώς ὑψηλὰ καὶ ως ἐκ τούτου ἀ-

παράδεκτα ἀπὸ τὴν Ἐθνικὴν Κυβέρνησιν πρέπει νὰ είναι τὰ δικαιώματα αὐτά. Πολὺ ὀμφιδάλοιμον ἀν ἑταῖρική τις ὁργάνων μεγάλη ἡ καὶ Τράπεζα πληρώνη εἰς ἔνα ἔκαστον μέλος τοῦ Διοικητικοῦ τῆς Συμβουλίου τρισχιλίας δραχμάς μηνιαίων. Τόσας ἀκριβῶς κατέβαλε τὸ N.A.T. εἰς τοὺς συμβουλίους του διὰ τὰς τέσσαρας κατὰ μῆνα συνεδριάσεις — μίαν καθ' ἑδδομάδα.

'Ασφαλῶς ὁ κ. 'Αθανασίου δὲν ἔχει ἐνημερωθῆ ἐπὶ τῆς σκανδαλώδους αὐτῆς τοῦ ἀμφιτραλοῦ παρελθόντος χορηγίας. Καὶ εἴμεθα δέναιοι ὅτι πληροφορούμενος τὴν πλουσιόταρον αὐτὴν δωρέαν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας 'Ιδρυματος θὰ σπεύσῃ, μαζὶ μὲ τὴν κατάρτισιν τοῦ νέου Συμβουλίου, νὰ τὴν περιορίσῃ εἰς τὸ ἐλάχιστον.

Καθῆκον οἱρόν ἐπιτελοῦν οἱ κ.κ. Σύμβουλοι τοῦ Ταμείου, δισχειρίζομενοι τὴν ὑπόθεσιν τῶν ἀπομάχων μας. 'Η τόσον ἀκριβὴ παράστασίς των κατὰ τὰς συνεδριάσεις δὲν συμβιδάζεται μὲ τὴν ἀποστολὴν τοῦ 'Ιδρυματος, μὲ τὴν προϋποτιθεμένην παρὰ τῶν ὄριζομένων μελῶν ἐκπροσώπησιν καὶ πράσπισιν τῶν συμφερόντων τῶν ναυτικῶν, τῶν ἀπομάχων, τῶν χηρῶν καὶ τῶν ὄφανῶν των.

Τὸ N.A.T. δὲν είναι κερδοσκοπικὴ ἐπιχείρησις. Αἱ εἰσφοραί, αἱ ἐκ τοῦ ὑπέρτηματος τῶν ναυτικῶν μας, τὸ συντηροῦν. Χάριν αὐτῶν τῶν ναυτικῶν καλοῦνται καὶ τὰ μέλη τοῦ Δ. Συμβουλίου νὰ ἀπασχοληθοῦν ὥρας τινας τῆς σχολῆς των κατὰ μίαν ἡμέραν τῆς ἑδδομάδος. Πρός τί καὶ τὸ τρισχιλιόδραχμον;

ΜΕΤΑ ΕΤΟΣ Η ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ!

Περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους 1965 ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχείρησις ἔζητησεν ἀπὸ τὸ N.A.T. δάνειον. Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ταμείου ἐνέκρινε τὴν χορήγησίν του ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τοῦ Νόμου 3170)1955 καὶ ἀνεμένετο ἡ ἔγκρισις τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς.

Ἐπιχειρούμεθεν ή δημιουργεῖσας τὴν 10ην Μαρτίου 1966 τοῦ Νόμου 4502, ὅστις καὶ καθώριζεν ὅλας προϋποθέσεις διὰ τὴν δανειοδότησιν.

Τὸ N.A.T. ἐξ ἀρχῆς είχε τὴν γνώμην ὅτι δὲν ἦταν δυνατή πλέον ἡ χορήγησις τοῦ δανείου, οὐχ ἡττον ὅμως τὸ Διοικ. Συμβούλιον κατὰ μῆνα Μαΐου τοῦ 1966 ἔζητησε τὴν γνώμην τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους.

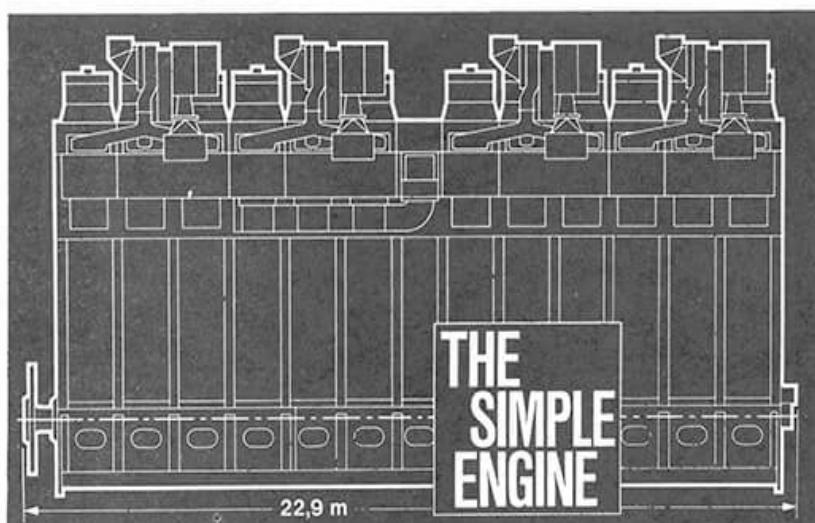
Καὶ τὸ Νομικὸν Συμβούλιον διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 5417) 1ουνίου 1967 γνωμοδοτήσεως του ἀπεφάνθη — ΜΕΤΑ ΕΤΟΣ ΚΑΙ ΠΛΕΟΝ — ὅτι δὲν είναι νόμω δυνατή ἡ χορήγησις τοῦ δανείου.

Καὶ νά σκεφθῇ κανεῖς, ἔαν ἐστηρίζετο εἰς τὸ δάνειον αὐτὸν ἡ ἐπιχείρησις καὶ είχε συνάψει προσύμφωνον ἀγοράς τοῦ πλοίου, τί ζημίας θὰ ύφιστατο!

Αὐτὴν τὴν θιλιερὰν κατάστασιν τῆς ραστωνής, τῆς πλήρους ἀδιαφορίας πρὸς τὰ συμφέροντα τοῦ πολίτου ἡλθεν, εὐτυχῶς, ἡ 'Εθνικὴ Κυβέρνησις νὰ ἔχασει. Τώρα αἱ ὑποθέσεις διεκπεραιώνται ἐντὸς τακτῶν προθεσμιῶν. 'Η κρατικὴ μηχανὴ κινεῖται καὶ ἀποδίδει.

ΔΑΝΕΙΣΜΟΝ ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΤ

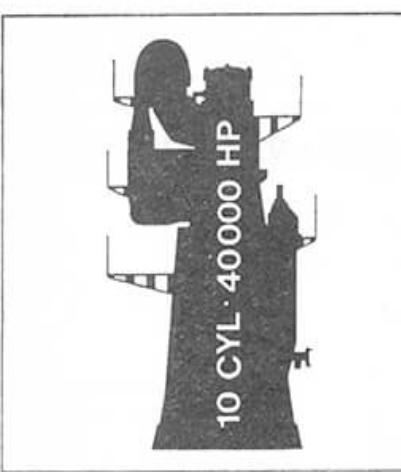
Ύπάρχει διάταξις εἰς τὸν ισχύοντα περὶ Ναυτικοῦ 'Απομονικοῦ Ταμείου νόμον, δάσει τῆς ὅποιας ἐπιτρέπεται καὶ ὅ δανεισμὸς τῶν ἀσφαλισμένων ἡ καὶ τῶν συνταξιούχων, ὑπὸ ὥρισμένας προϋποθέσεις. Αὕτη ὅμως περιορίζεται μόνον διὰ τὴν περιπτώσιν στεγάσεως. 'Αλλὰ δὲν είναι ἡ στέγασις ἡ μόνη ἀνάγκη, ἡτις ἀναγκάζει τοὺς προστατευόμενους τοῦ N.A.T. νὰ ἀναζητοῦν ἐπειγόντως τὸ δάνειον. Περιπτώσεις ἀντιμετωπίσεως διαφεύγεις, ἡ συμπλήρωσις δαπανῶν ἀποκαταστάσεως τέκνων, σπουδὴ ἡ γάμος, καὶ πλεῖσται ὅλαι περιπτώσεις. Φυσικά διὰ τὸν δανεισμόν, πρώτη δάσης είναι ἡ υπαρχής ἀκινήτου, ἐπαρκούς εἰς ἀξίαν, ὅπως ἔξασφαλισθῇ τὸ δανειζόμενον χρηματικὸν ποσόν. Βεβαίως, καὶ ἡ λαμ-



1440 HP per metre of engine length

This high output per unit of engine length is reached by the 12-cylinder K12Z 93/170 E marine Diesel engine developing 2750 HP per cylinder at 115 rev/min. This engine meets all the demands made on the propulsion plant of a modern sea-going vessel in regard to high output with short installation length and low weight. This standard is achieved by high turbo-charging in combination with the M.A.N. loop-scavenging system, ensuring a simple engine design, low weight and unsurpassed simplicity of maintenance and operation. Another increase in power up to 1800 HP/m (10-cylinder model) is under development.

10 CYL · 40000 HP



M·A·N

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG AKTIENGESELLSCHAFT AUGSBURG WORKS

Representatives in Greece: TANTEX, Iera Odos 61, Athens 301

βανομένη ή ή μελλοντικώς δικαιουμένη σύνταξης, είναι και αυτή κάπως έγγυησης, όχι όμως βάσισης διὰ την έξασφάλισιν των δανείων. Διότι η σύνταξης υπόκειται εἰς διακοπή ή και εἰς έξασφάνισην. Τὰ δὲ δανειζόμενα χρήματα πρέπει όπωσδήποτε νὰ έχουν έξασφαλισμένην τὴν ἐπιστροφὴν των εἰς τὸ Ασφαλιστικὸν Ταμεῖον.

Μέ τὰς ίδιας, συνεπώς, συνθήκας καὶ ἀσφαλιστικὰς ἀπαιτήσεις τῶν στεγαστικῶν δανείων, δὲν νομίζομεν ἐπισφαλῆ καὶ ὄλλης φύσεως δάνεια εἰς τοὺς ναυτικοὺς ἀπὸ τὸ N.A.T. Τὸ "Ιδρυμα σύτο πρέπει νὰ τοποθετῇ τὰ κεφάλαια του καὶ η τοποθέτησης μέρους αὐτῶν, ἐντόκως, εἰς τοὺς μετόχους του, ἀποτελεῖ πρᾶξιν λογικὴν καὶ προστατευτικὴν. 'Υπάρχουν περιπτώσεις, καθ' ἡς οἱ ναυτικοὶ, ἀντιμετωπίζοντες ἐπιτακτικὰς ἀνάγκας μικροποσῶν, καταφεύγουν εἰς τοκούλικούς συνθυσιμούς. Δύσκολα ἀπὸ αὐτοὺς ἀπαγκιστρούνται. Ρίπτομεν τὴν ίδεαν. Καλὴν τοποθέτησιν δι' αὐτοῦ τοῦ μέτρου θὰ ἔχῃ τὸ N.A.T., ἐνῷ καὶ φιλόστορογενεῖς κείραθα τείνη πρὸς ἐκείνους, διὰ τοὺς ὄποιους ἄλλως τε ιδρύθη καὶ ψύστασι τὸ Ταμεῖον. Τὸ πνεύμα τῆς ἐποχῆς, ἀσφαλῶς εὐνοεῖ τοιούτου εἰδούς γενναιόφρονας χειρονομίας. 'Αρκει νὰ είναι έξασφαλισμένη η τοκοχεωλτικὴ ἔξοφλησις.

ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΙ—ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΕΣ

'Η περίπτωσις καθ' ἡν οἱ ἀρχιπλοίοιρχοι καὶ ἀρχιμηχανικοὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων δὲν είναι κεκαλυμμένοι ἀσφαλιστικῶς ὑπὸ τοῦ N.A.T. διὰ τὸν ἔξ ἀτυχήματος Βάντον η ἀναπτήριαν δὲν είναι μοναδική. Εἰς τὴν ίδιαν κατάστασιν εὑρίσκονται καὶ οἱ Πρόδρομοι, Γραμματεῖς καὶ Ταμίαι τῶν ναυτικῶν ὄργανων, οἱ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἑστατικοῦ καὶ ἔξωτεροι ἀντιπρόσωποι τῆς Π.Ν.Ο., οἱ ἀρχιπλοηγοὶ καὶ πλοηγοί, ὡς καὶ τὰ δοηθητικὰ τῆς πλοηγῆς προσφέρονται καὶ οἱ Πλοηγοί, οἱ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ἔργαζομενοί Α' μηχανικοὶ καὶ Α' πλοιαρχοὶ κ.λ.π.

'Η ἐλλειψις τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως

ὅλων τῶν ἀνωτέρω κατὰ τοῦ κινδύνου τοῦ ἀτυχήματος προκύπτει ἀδιστάκτως ἐκ τοῦ συνδιασμοῦ τῶν διατάξεων του ἄρρεν. 12 παραγρ. 3 περιπτ. Α' τοῦ νόμου 4502)66 καὶ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ N. 3170)55. 'Υπὸ τῆς πρώτης διατάξεως τίθεται ὡς προϋπόθεσις τῆς χορηγήσεως συντάξεως λόγῳ ἀτυχήματος η ιδιότητα τοῦ ἡσφαλισμένου ὡς μέλους συγκεκριμένου πληρώματος ἐλληνικού πλοίου. Εἰς τὴν δευτέραν δίδεται κατὰ τρόπον ἀνεπιδεκτὸν ἀμφισθητήσεως ὁ ὄρισμός τοῦ συγκεκριμένου πληρώματος:

«Συγκεκριμένον πληρώμα: Τὰ πρόσωπα τὰ ἔργαζομενα εἰς πλοῖον ἐφωδιασμένον διὰ ναυτολόγιον καὶ περιλαμβάνομενα εἰς αὐτό».

'Ἐφ' ὅσον, συνεπώς, τὰ προσκαναφερθέντα πολλῶν κατηγοριῶν πρόσωπα, καίτοι ὑποχρεωτικῶν εἰναις ἡσφαλισμένα εἰς τὸ NAT, δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου, δηλαδὴ δὲν συνδέονται μετὰ τὸ ἔργοδότου αὐτῶν διὰ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, δὲν δύνανται νὰ τύχουν συντάξιοδησπέσιος αὐτᾶς η τὰ μέλη τῆς οικογενείας των ἐπὶ τὴν ἐπειδήσει ἀτυχήματος.

Τὸ γεγονός ὅτι τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους ἀπεφάνθη εὔνοικῶς, δὲν λύει τὸ δημήτημα καθ' ὅσον, εἰς τὴν σχετικὴν γνωμοδότησιν, δὲν φαίνεται νὰ ἔναρμονιζεται ἡ καταφατικὴ θέσις τοῦ πρὸς τὴν ἀπεριφράστον διατάπωσιν τοῦ περὶ τὸν συγκεκριμένου πληρώματος δρίσμου. 'Αλλὰ, ὡς καὶ η Γνωμοδότησις τοῦ N.S.K. ὑπαινίσσεται, θὰ χρειασθῇ, καὶ ἂν ἔτι γίνη ἀποδεκτὸν ὅτι «ἐπὶ τῶν ίδιων διὰ τέμνεσθαι τὰ περὶ ὃν οὐ κείται νόμος», Κανονισμὸς ρυθμίζων τὰς τῆς ἔργασίας τῶν ἡσφαλισμένων καὶ μὴ ἀνηκόντων εἰς συγκεκριμένον πληρώματος κατὰ τρόπον ὁ ὀποῖος θὰ προλάβῃ νέα νομικὰ προβλήματα. Θὰ χρειασθῇ νὰ καθορισθῇ τὸ εἶδος καὶ ὁ τόπος τῆς ἔργασίας, τὰ χρονικὰ δριὰ τῆς ὑπάρξεως τῆς σχέσεως ἔργασίας κ.λ.π.

"Ἄσ τημειαθῆ ὅτι τόσον οἱ ἀρχιπλοίοιρχοι καὶ ἀρχιμηχανικοί, οἵσον καὶ τὰ ἄλλα ὡς ἀνωτέρω πρόσωπα (ἀρχιπλοηγοὶ κ.λ.π., Πρόδρομοι σωματείων κ.λ.π., ὑπάλληλοι YEN κ.λ.π.) διαθέτουν πρὶν ἀποκτήσουν τὴν ίδιοτηταν ταύτην πολυετή ναυτικὴν ὑπηρεσίαν καὶ μεγάλας πρὸς τὸ "Ιδρυμα εἰσφοράς.

Καὶ ὅταν ἀναλογισθῶμεν ὅτι ναυτόπαισις μὲ μίαν ἡμέραν ἐργασίας ὡς μέλος συγκεκριμένου πληρώματος καὶ μὲ μηδενικάς εἰσφοράς, ὑφιστάμενος λ.χ. ἀποκοπὴν τῆς φάλαγγος τοῦ μικροῦ δακτύλου τῆς ἀριστερᾶς χειρὸς θὰ λάβῃ ἀσυζητητὴν σύνταξιν ἐκ 1.000 δραχμῶν, ἀντιλαμβανόμεθα τὴν ἀδικίαν διὰ τὸν ἀρχιπλοίορχον μὲ 15ετῆ ἴσως ὑπηρεσίαν καὶ διληπή ἀνικανότητα, λόγῳ ἀτυχήματος, ὅταν οὗτος στρέψται τῶν εὐεργετημάτων τοῦ ναυτόπαισιδος.

Ἐπαναλαμβάνομεν: Χρήζει ἐπανορθώσεων πολλῶν τὸ φαύλον νομοθέτημα τοῦ κ. Μπίρη.

ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΥΠΟΣΧΕΣΕΙΣ

Θρηγούντες πρὸ ἔξαμηνον τὰ θύματα τῆς τραγωδίας τοῦ ὄχηματαγωγοῦ «Ἡράκλειον» ποκιλοτρόπως ἔξεδηλώσαμεν τὴν συμμετοχήν μας εἰς τὸ πόνον τῶν ἀποφανισθεισῶν οἰκογενειῶν. 'Ἐν συνεχείᾳ θαρραλέαί ὑπῆρξαν αἱ πρὸς τὰ ἔκει ὑποσχέσεις μας. 'Ο τύπος, τὸ ραδιόφωνον, κατὰ κόρων ἔχγειντον τὴν κρατικήν, ἀλλὰ καὶ τὴν κοινωνικήν, συμπαράστασιν. Δημοσίᾳ δαπάνη ὑπερσχέθημεν τὴν κηδείαν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τὴν ἀνάληψιν τῆς ὑπὸ τοῦ «Οἴκου Ναύτου» διὰ τὸ πληρώμα. Οἱ πλείστοι, ἀμφοτέρων τῶν κατηγοριῶν, δὲν ἔχρειάσθησαν τὴν προγματοποιίων αὐτῆς τῆς ὑποσχέσεως. Τάς λεπτομερείες τοῦ ἐνταφιασμοῦ τῶν ἀνέλαβεν αὐτὸν τοῦτο τὸ... Αἰγαῖον. 'Υπῆρξαν ὅμως καὶ οἱ... προνομιούχοι. 'Εκεῖνοι οἵτινες ἀνευρέθησαν ἐπιπλέοντες καὶ τινες θανόντες μετὰ τὴν ἀνέρευσιν των. 'Ἐπὶ τῆς ὑποσχέσεως περὶ τῆς κηδείας καὶ τῆς ταφῆς των οὐδεμία συνέχεια ἔδοθη. 'Ἀπευθυνόμενοι ήδη οἱ οἰκεῖοι τῶν πνιγέντων ναυτικῶν πρὸς τὸ N.A.T. καὶ πρὸς τὸν «Οἴκον Ναύτου», συναντῶν τὴν ἀγνοίαν τῆς ὑποσχέσεως. Αὐτήν, δενδιάσια, οὐδεὶς τὴν ἀγνοεῖ καὶ οὐδεὶς τὴν ἐλλησμόνησε. Συνέχεια, ὅμως, δὲν ὑπάρχει διατυπωμένη εἰς ἀπόφοιτον. Διατί ἄρα γε; 'Αποτελεῖ καὶ αὐτό, δυστυχώς, κακὴν κληρονομίαν ἀτασθαλῶν καὶ ἀδλίων προχειροτήτων, βάσει τῶν ὀποίων ἐκυβερνάτο η μακαρία αὐτῆς χώρα. Πλούσιοι συναισθηματισμοὶ εἰς μεγάλους λόγους καὶ ὑποσχέσεις τῆς στιγμῆς, ἀρνηταὶ δὲ καὶ κωφευούντες, εὐθὺς ὡς παρέλθουν αἱ πρώται ἐντυπώσεις. 'Υπενθυμίζομεν τὴν περίπτωσιν. 'Ισως νὰ ἐπιδάλεται η ὑποκίνησίς της.

ΔΩΡΕΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΑΙΣΜΟΥ

Πρέπει νὰ εἰσακουσθῇ η σύνταξις τοῦ Y.E.N., ὅπως ἐφοδιασθοῦν αἱ διάφοροι ιδιωτικοὶ Σχολαὶ ναυτικῆς κατευθύνσεως, αἱ ὡραγώσεις τῶν ναυτοπροσκόπων καὶ γενικώτερον οἱ συλλογικοὶ ὡραγωγοί, οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὴν θάλασσαν, διὰ τὸν τεχνικούς, ὡραγωγούς, χαρτῶν καὶ λοιπού τεχνικούς ναυτικούς ἔξοπλισμοῦ.

'Αποτελεσματικῶτερος ἀποβαίνει οὕτω ὁ τρόπος διαφορίσεως καὶ μυησεως τῶν νέων εἰς τὰς στοιχειώδεις, ἔστω, ἐννοίας τῆς ναυτικῆς τέχνης καὶ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Γνωρίζουν καὶ ἔχοικειώνονται πληρέστερον οἱ 'Ελληνόπαιδες μὲ τὰς πλουσίας παραστάσεις, που προσφέρει ὁ ἔξοπλισμός μιᾶς Σχολῆς η ἐνὸς ναυτικοῦ Σωματείου.

Καὶ δεδομένον ὅτι τὰ Σωματεῖα, οἱ Σχολαὶ, οἱ Ναυτοπροσκόποι δὲν διαθέτουν τὰ χρηματικὰ μέσα διὰ τὰ προμένουν παρὰ αἱ ιδιωτικαὶ προσφοραί. Τὰ διάφορα Ναυτιλιακά καὶ 'Εφοπλιστικά Γραφεῖα καλούνται νὰ προσφέρουν ὅτι ἔχουν διαθέσιμον εἰς χάρτας, διπορθαλήλους, πυξίδας, σωσίδια, προβολεῖς, μηχανολογικὸν η ληλεκτρονικὸν ύλικον, ἔστω καὶ μὴ χρησιμοποιούμενον.

Τὸ ύλικὸν τούτο θὰ συγκεντρώνεται εἰς τὰς Ἀσπροπύργῳ Δημοσίας Σχολᾶς καὶ θὰ διατίθεται παρὰ τοῦ 'Υπουργείου εἰς τὰς Σχολὰς καὶ τὰ Σωματεῖα. Προκειμένου περὶ τῶν ἐπαρχιῶν, ἀποτελεσματικῶτερον θὰ ἦτο ἂν οἱ ἔκαστοι Λιμενάρχαι ήγούντο μιᾶς κινησίας διὰ τὴν συγκέντρωσιν ἀπὸ τὰ ἐκ



Marine Diesel Engines from
40 – 34 000 HP
Auxiliary Diesel Sets
Propellers and Propeller
Shafts
Steam Boilers and Turbines
for ship propulsion
Deck Cranes
Ventilation and Airconditioning
Equipment for ships
Complete Electrical Equipment
for all kinds of ships

IPTC

INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY LTD.

OTTHMARSTRASSE 8 8024 ZURICH / SWITZERLAND P.O.B. 188
TELEPHONE (051) 34 52 34 TELEGRAMS: INDUPROHAN ZURICH

Branch Offices in: Greece, Portugal, France, England, Egypt, Sudan,
Nigeria, Congo, South Africa

τού λιμένος των διερχόμενα πλοῖα διπλάσια περιπτώσεων δύνανται νὰ διαθέσουν οι πλοϊκοί των, ώστε διὰ τῶν ὄργανων, ἐργαλείων καὶ εἰδῶν ἔξαρτισμού πλοίων νὰ ἐφοδιάζωνται οἱ ναυτικοὶ Σύλλογοι καὶ οἱ Ναυτοπροσκοπικαὶ δημόσεις τῆς περιφερείας τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς.

Πιστεύουμεν ὅτι ἀπὸ ἕνα, ἔστω καὶ μουσειακόν, ἔξοπλισμὸν τῶν συλλογικῶν αὐτῶν ὄργανῶντεων καὶ τῶν Σχολῶν Ναυτικῆς Κατευθύνσεως θὰ ἐνισχυθῇ καὶ ὁκόμη, θὰ ἔξαπλωθῇ τὸ ναυσίδιον πνεῦμα, ἡ ἀγάπη πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα, ποὺ ἀποτελοῦν τὴν καλύτεραν ναυτικὴν μας ὑποδομήν.

ΠΡΟΣ ΑΡΣΙΝ ΜΙΑΣ ΑΔΙΚΙΑΣ

Τὸ ζῆτημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν μεμονωμένων ἔργατῶν θαλάσσης χρήζει νομοθετικῆς ρυθμίσεως, τὸ μὲν πρὸς προστασίαν τῶν πολυαριθμῶν μεμονωμένων ἔργατων, τὸ δὲ χάριν τῆς μείζονος διασφαλίσεως τῶν συμφερόντων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου. Θὰ ἀποφέγγωνται αἱ καταδολεύσεις καὶ δὲν θὰ ἀδικοῦνται πτωχοὶ βιοπλασισταί, ἀγωνιζόμενοι ν' ἀποδείξουν ὅτι ησκουν λ.χ. τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ἀλιέως.

Ἡ τήρησις παρ' ἐκάστη Λιμενικῆς Ἀρχῆς εἰδικοῦ διιδίου μεμονωμένων ἔργατῶν θαλάσσης, ὥρισμένου τύπου — ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου ἢ τοῦ Ν.Α.Τ. καθορισθησομένου — ἡ ἀναγραφὴ εἰς αὐτὸ τῶν ὄνοματεπωνύμων τῶν εἰς τὴν περιοχὴν ἐκάστης Λιμενικῆς Ἀρχῆς ἐργαζομένων μεμονωμένων ἔργατῶν, ὁ ἐφοδιασμὸς τούτων δι' εἰδικοῦ διιδίου διιδίου, ἡ κατὰ μῆνα ἐπικόλλησις εἰδικῶν ἐνσήμων, ὁ αὐτηρὸς τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς ἐλεγχος, ὁ ἐφοδιασμὸς τῶν ἀλιέων μὲ τὰς σχετικὰς ἀδείας, εἶναι μερικὰ στοιχεῖα ἐγ-

γενούμενα τὴν ἐπιτυχίαν.

Δὲν γνωρίζομεν διατὶ τὸ θέμα παραφένει ἐν ἔκκριμότητι καὶ διατὶ δὲν ἔχει ρυθμισθῆ διὰ νόμου διὰ τῶν πεντάδος. Φρονούμενος ὅτι ἐπέστη δὲ καιρός, Εἰς τὰς τροποποιήσεις τῶν νόμων 3170)55 καὶ 4502)1966 δύο ἡ τρία ἄρθρα θὰ ἐτακτοποιούν καὶ τὸ θέμα αὐτὸ ἀπαξ διὰ παντός.

Μία πολυάριθμος τάξις τῶν μεμονωμένων ἔργατῶν θαλάσσης θὰ εὐγνωμονῇ τὸν κ. 'Υπουργὸν Ναυτιλίας, ἐάν την θελήῃ καὶ τὸ ζῆτημα αὐτὸ νὰ ρυθμίσῃ. 'Ἄξιον εἶναι τῆς προσοχῆς του.

ΤΟ ΝΕΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΤΟΥ ΟΑΠ

'Ανηγγέλθη ἡ συγκρότησις τοῦ νέου διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ ΟΑΠ, ἀπαρτιζομένου ἐκ τοῦ στρατηγοῦ κ. Βέλλιου ὡς Προέδρου, τοῦ καθηγητοῦ κ. Πίππας ὡς ἀντιπρόεδρου καὶ τῶν κ.κ. Κεντρικοῦ Λιμενάρχου Πειραιῶς, Διευθυντοῦ Τελωνείου Πειραιῶς καὶ τῶν ἐκπροσώπων τοῦ 'Εμπορικοῦ 'Επιμελητηρίου, τῆς Πανελλήνιου 'Ενώσεως Πρακτόρων καὶ τοῦ 'Εργατικοῦ Κέντρου Πειραιῶς. Πλήν τοῦ Προέδρου στρατηγοῦ κ. Βέλλιου τὰ νέα μέλη μετείχον καὶ τοῦ παλαιοῦ συμβουλίου.

'Ημεῖς ἀπὸ τῆς σκοπιᾶς μας ἐπισημαίνομεν τὴν ἀποστίαν ἀπὸ τὴν Διοίκησιν τοῦ ΟΑΠ, τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου Πειραιῶς καὶ τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς 'Ενώσεως.

'Αμφότεροι οἱ ὡς ἄνω ὄργανισμοὶ ὑπηρετοῦντες τὴν ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν τῆς χώρας μας καὶ τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς ἐδίκαιουντο ἐκπροσωπήσεως εἰς τὴν νέαν διοίκησιν τοῦ λιμένος.

Βεβαίως τὸ πολυμελές τοῦ ἀντικαταστα-

θέντος διοικητικοῦ συμβουλίου ἐδυσχέραινε τὰς ἔργασίας αὐτοῦ καὶ ἡτο ἐπιβεβλημένος ὁ περιορισμὸς τῶν μελῶν αὐτοῦ. 'Αλλ' ἡ ιδιομορφία τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ὡς παράγοντος τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας τῆς χώρας μας, ἐπιβάλλει ἐναργεστέραν τὴν συμμετοχὴν καὶ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου εἰς τὰ τῆς διοικησέως του.

Δὲν εἶναι δὲ μόνον κύριος φορεὺς τῆς ἔργασίας ἐν τῷ λιμένι ἡ Διεθνὴς Ναυτικὴ 'Ενώσισι, ἀλλ' ἐπὶ πλέον τὰ μέλη της, ζῶντα διαρκῶς τὴν λιμενικὴν πραγματικότητα, εἶναι ταυτοχρόνως καὶ γνώσται τῆς λειτουργίας τῶν πλειστων λιμένων τοῦ ἐξωτερικοῦ, ὡστε ἡ περια τῶν νὰ είναι χρήσιμος ἐν τῇ ἀντιμετωπίσει τῶν λιμενικῶν προβλημάτων τοῦ Πειραιῶς.

Βεβαίως ἡ συμμετοχὴ εἰς τὸ Συμβούλιον τοῦ ΟΑΠ τοῦ κ. Σπύρου 'Αθανασούλια, τοῦ ὄποιούς ἡ μακρὰ πείρα καὶ τὸ ὑπέρ τοῦ λιμένος ἐνδιαφέρον εἶναι ἀναμφισβήτητον, δημιουργεῖ διαστίμους ἐλπίδας διὰ τὰς ὄρθας ἀποφάσεις τοῦ διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΟΑΠ. Τονίζομεν πάντως ὅτι θὰ δημάντω νὰ γίνη μία μικρὰ διεύρυνσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελῶν τοῦ Συμβουλίου, ὡστε ἡ ἐκπροσώπησις τῶν παραγωγικῶν ναυτιλιακῶν τάξεων νὰ είναι πληρεστέρα.

ΕΥΟΙΩΝΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Τὴν παρελθοῦσαν ἐδδομάδα, ὡς ἀνεκούνθη ὑπὸ τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς 'Ενώσεως, αἱ Κόνφερενς τῆς Β. 'Αμερικῆς καὶ τοῦ Κόλπου, κατήργησαν ὀλοσχερῶς τὸν ἐπίναυλον τῶν διὰ τὸν Πειραιᾶ προοριζομένων ἐμπορευμάτων, ἐνῷ ἐξ ὅλου ἡ Κόνφερενς τοῦ Κόντινεντ ἐμείωσε τοῦτον ἀπὸ 20 εἰς 10%.



Magnus

ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ

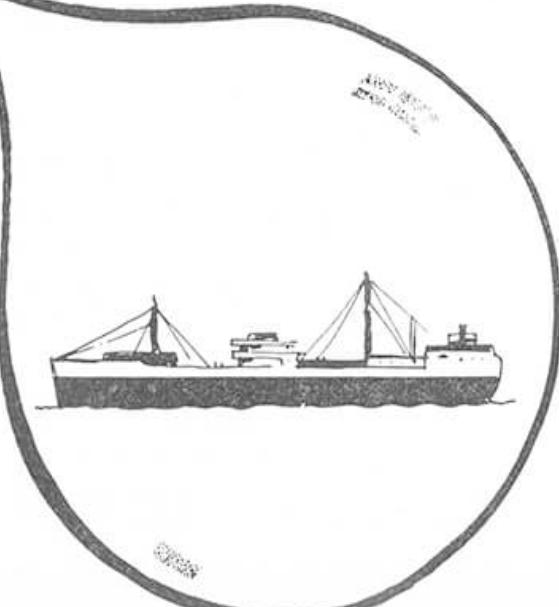
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ

ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ
ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΜΑΓΝΟΥΣ - ΕΛΛΑΣ
ΧΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ: ΜΑΝΔΡΑ - ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ
ΤΗΛ. 410.628 - 410.435 - 422.536

ΕΙΔΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΠΑΡΕΧΕΙ ΣΥΜΒΟΥΛΑΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Είναι σαφής ή ένδειξης, ότι αἱ έταιροι τακτικών γραμμών έλπιζουν εἰς μίαν δελτίωσιν τῶν λιμενικῶν λειτουργιῶν τοῦ Πειραιῶς ἐπιτρέπουσαν τὴν ταχείαν καὶ ἀπρόσκορεγαστιόν εἰς τὸν πρώτον ἐλληνικὸν λιμένα, πτον διεξαγωγὴν τῶν φορτοεκφορτωτικῶν.

Ἀσθενῶς οὐδεὶς καλόπιστος δύναται νὰ ὄρηῃ ότι ἐσμειώθη σημαντικὸν δῆμος διὰ τὴν ἐπαναφορὰν τοῦ λιμένος εἰς τὴν ὁμαλότητα, ἀλλὰ χρείαζεται ἀκόμη ἡ λῆψις πολλῶν μέτρων καὶ ἀποφάσεων διὰ νὰ δολοκληρωθῇ ἡ εὑρυθμος διεξαγωγῆ τῶν λιμενικῶν ἔργων.

Τὰ αἴτια, τὰ προκαλέσαντα τὴν λιμενικὴ κρίσιν τοῦ Πειραιῶς, ἔχουν καὶ ἑπανάληψιν ἐπισημανθῆ, καθὼς καὶ ἡ ὑπόδειξης τῶν ἔνδειξηγένεων πρὸς θεραπείαν τούτων μέτρων ἔχουν ἐπίσης ἐπανειλημμένων ὑποδειχθῆ παρ' ἀρμόδιων καὶ εἰδικῶν ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν.

'Η νέα διοίκησις τοῦ λιμένος κιγουρμένη

ἐντὸς κλίματος εὐνοϊκοῦ μὲ τὴν συμπαράστασιν ἰσχυροῦ καὶ ἀποφασιστικοῦ Κράτους εἶμεθα δέδαιοι, ότι θὰ ἀποδῦθη μετὰ θάρρους καὶ ἐπιμονῆς εἰς τὸ ἔργον τῆς τιμητικῆς ἀνορθώσεως.

Διανύμεν μίσιν περίοδον ἐποχιακῆς κάμψεως τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, ήτις ἐπιτρέπει τὴν ἀνέτον ἀντιμετώπισιν τῆς λύσεως τοῦ λιμενικοῦ προβλήματος ὥστε νὰ είναι εἰς θέσιν ὁ λιμὴν τὸν προσεχῆ Νοέμβριον, ότε ἀρχίζει ἡ οὐδουσα κίνησις νὰ δέχεται τὰ ἐμφόρτα πλοίων πληρέστερον συγκερτημένα ἀπὸ ἀπόφεως μηχανῆτων, ἀποθηκευτικοῦ χώρου κλπ.

Αὐτὴν τὴν φορὰν εἴμεθα δέδαιοι ότι ἡ ἑλπίς μας διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ λιμένος εἰς τὴν θέσιν τὴν ὅποιαν ὀφείλει νὰ κατέχῃ ἀπὸ ἀπόφεως παραδόσεως, ἀποστολῆς καὶ γεωγραφικῆς τοποθετήσεως, ταχέως θὰ γίνη πραγματικότης.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΝ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας εἰς ἔγγραφόν του πρὸς τὸ Τεχνικὸν 'Ἐπιμελητήριον κατήγγειλε πρό τινος τὸ γεγονός, ότι αἱ συντασσόμεναι παρ' ιδιωτῶν ναυπηγῶν μελέται καὶ σχέδια πλοίων, ποὺ ὑποβάλλονται: εἰς τὴν 'Ἐπιθεώρησιν 'Ἐμπορικῶν Πλοίων πρὸς ἔγκρισιν, ἀλέγονται κατὰ μέγα ποσοστὸν ἐσφαλμέναι, τούτῳ δὲ προκαλεῖ ἀσκοπὸν ἀπασχόλησιν εἰς τὰς ὑπηρεσίας. Τὸ Τεχνικὸν 'Ἐπιμελητήριον ἐκαλεῖτο νὰ προδῷ εἰς τὰς δεούσας συστάσεις πρὸς τοὺς ναυπηγούς μέλη του.

Καὶ εἰς ἀπάντησιν τοῦ ἀνωτέρω ἔγγραφου τὸ Τεχνικὸν 'Ἐπιμελητήριον ὑπέδειξε τὰ κάτωθι μέτρα, τείνοντα νὰ δελτίωσουν τὴν κατάστασιν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως καὶ εἰς τὴν πορακολούθησιν τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας κανονισμῶν:

α) τὴν ὑποχρεωτικὴν ταξινόμησιν ἀπάντων τῶν ἐπιδικτηγῶν πλοίων, τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν καὶ τῶν μετροποτεῖς εἰς διεθνῆς ἀνεγνωρισμένων νησηγόμονα, διότι τὸ δυναμικὸν τῆς ΕΕΠ εἰς 'Ἐπιθεωρητὰς καὶ ἡ Ἑλλειψις Εἰδικῶν Κανονισμῶν, ως τοσούτων μαθηματικῶν ἀδύνατον τὴν παρακολούθησιν τῶν πλοίων ἀπὸ ἀρρέφωνς καταστάσεων οὐκέφους καὶ μηχανῆν.

β) τὴν κωδικοποίησιν τῆς ὑποχρεός νομιμούσιας περὶ ἀλληλικῶν πλοίων καὶ αυτοπλήρωσις τῶν ἀντιστοιχῶν Κανονισμῶν τοιούτων πρὸς τὸ Τεχνικὸν 'Ἐπιμελητήριον, τὸν Σύλλογον Διπλωματούχων Ναυπηγῶν, τοὺς σιδηροδιομήναντος Πειραιῶς καὶ τὰ ναυπηγεία τοῦ Περάματος. Η ἔγκυλιος ἀναφέρεται εἰς τὰ τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ γνωρίζει τὰ κάτωθι:

'Ἐξ ἀναφορῶν τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως 'Ἐμπορικῶν Πλοίων, προσέπτει δι: πλειστοὶ τῶν Ἐλλαδί: ἐκτελουμένων ναυτικῶν κατασκευῶν τῶν ἀναφορούμενων εἰς ἐπιδικτικ

Συμβάσεων 'Ασφαλίσιας, κυρίως δέ, σαφῆ δικτύωσιν τῶν ὑποχρεώσων τῶν ὑπαρχόντων πλοίων.

γ) τὴν θέσιοιν σχρόνιον κριτηρίουν ἀλέγοντας σύστασίας, κατακλύσμων καὶ εὐστάθειας ἔναντι θλάσης, κατὰ κατηγορίας καὶ μεγέθους πλοίων.

δ) τὴν οὐσίαν τοῦ περιπομπῶν διδγυῆν πρὸς χρήσιν παρὰ τὸν 'Ἐπιθεωρητῶν, οἱ ὅποιοι μὴ ὄντες μόνιμοι, στερούνται τῆς προσόσπους πείρας καὶ ἔχουν διαφέρουσα ἀπαίτησην ἡ εἰς ἐν σχέσει μὲ τὸν ἔπειρον, πολλάκις δὲ ἀδικαιολογήσουν.

ε) τὴν πρόσληψην μονήμων στελεχῶν καὶ τὴν ἐκπαίδευσιν αὐτῶν πρὸς ἀπόκτησιν πείρας, διότι οἱ τὴν θήσειν τῶν ἐκτελουδίνες, ἐλλείψεις πείρας περὶ τὴν ἔρμηνειαν τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων καὶ Κανονισμῶν, ὑποπλήσιοι, ως είναι φυσικόν, εἰς αρρέματα.

Τὸ Τεχνικὸν 'Ἐπιμελητήριον ἀναφέρεται ἐπίσης εἰς τὴν ἀλλειψιν σταφῶν Κανονισμῶν, οἵτινες νὰ προσδιορίζουν τὰς ἀπαιτήσεις τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως τῶν 'Ἐμπορικῶν Πλοίων. 'Η Ἑλλειψίς των δημιουργεῖ δυσχερείας εἰς τοὺς ἀπιλαμβανομένους τὴν κατάρτισιν σχέδιων τεχνικούς.

Σχετικὴ μὲ τὸ αὐτὸν θέμα είναι ἡ πρὸ μηνὸς ἀποσταλεῖσα ἔγκυλοις τοῦ κ. 'Αθανασίου πρὸς τὸ Τεχνικὸν 'Ἐπιμελητήριον, τὸν Σύλλογον Διπλωματούχων Ναυπηγῶν, τοὺς σιδηροδιομήναντος Πειραιῶς καὶ τὰ ναυπηγεία τοῦ Περάματος. Η ἔγκυλιος ἀναφέρεται εἰς τὰ τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ γνωρίζει τὰ κάτωθι:

'Ἐξ ἀναφορῶν τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως 'Ἐμπορικῶν Πλοίων, προσέπτει δι: πλειστοὶ τῶν Ἐλλαδί: ἐκτελουμένων ναυτικῶν κατασκευῶν εἰς ἐπιδικτικ

ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ὑγηματικῶν, πάσχουν ἐν διατάροιν ἀτελείωσιν ἢ ἐν κρητικοποιήσεως ἐλαττώματικοῦ ὄντος.

'Ἐπιπροσθέτως, εἰς πλείστας περιπτώσεις, οἱ νωπηγοί, οἱ κατακλύσμαται, οἱ ἀργοτάξιαζοι καὶ γενικῶς οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὴν κατακλύσην ἢ μετακλύσην σκηνῶν, μηχανῶν, λεθῆτων, ἔξτρημάτων, αστεβλῶν μέσων κλπ. τῶν πλοίων, δὲν ἀκπληροῦν τὴν ἐπιταγὴν τοῦ Νόμου διὰς συμμορφώσεων: πρὸς τὰς διατάξεις κατέστη.

'Ψήσταται, ἐν τούτοις, ρητὴ ὑποχρέωσις κατέστη:

Συμμορφώσονται: ἐπακριβῶς πρὸς τὸν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Νόμου ἐκδιδούμενος κανονισμούς τῆς ΕΕΠ καὶ τὰ σίνεια Β. Διατάχηται, εἰς πλὴν δι: τοῦ Νόμου τὰς διηγήσεις τῆς ΕΕΠ καὶ συμμορφώσουται πρὸς τὰς διατάξεις.

'Ἐν σφετ τῶν δινοτέρων δι: καὶ τῶν λοιπῶν διατάξεων τοῦ Ν. 4373(65), ἀλλὰ καὶ τῆς εἰδοκράτησης τῶν σημειουμένων παραλίεων, κίνηταις ἔχουν ἐπιπτώσεις τὸν ἐπι τὴν διατάξην διευκίνησις σίκονομίας (κακὴ χρησιμοποίησης πόρων) δεσον καὶ ἐπὶ τὴν ἀσφαλίσιαν τῶν θλακάσιων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας, εἰμιθυ διοργανώμενοι νὰ γνωρίζουμεν δι: διέδωσεν αὐτοτηρᾶς διαταγῆς πρὸς τὴν 'Ἐπιθεωρήσιν 'Ἐμπορικῶν Πλοίων, δηποιεις εἰς πλέον περίπτωσιν μὴ συμμορφώσεως τῶν ὑποχρέων Ναυπηγῶν, κατακλύσματῶν, πλοιοκτητῶν κλπ., πρὸς τὰς προινησίεις κατέστη:

'Ἐπιβάλλῃ τὰς διεύσεις κυρώσεις, διξαντλοῦσαν ἐν ποτροπῇ, τὰ ὑπὸ τοῦ Νόμου δριψθεῖσαν δρίση ποιῶν.

'Ἄργηται τὴν δικδοσιν πρωτοκόλλου γενικῆς ἐπιθεωρήσεως εἰς τὰ σκάφη δι: κατακλύσην ἐγένετο ἄνευ τῆς προγονιμένης παρὰ τῆς ΕΕΠ ἐγκρίσεως τῶν ἀσφορωδῶν εἰς κατέλεστων, σχεδίων, προδιαγραφῶν κλπ.

'Καὶ τὸ συμπέρασμα: Κάτι τὸ σαθρὸν ὑφίστατο εἰς τὸ παρελθόν καὶ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως τῶν 'Ἐμπορικῶν Πλοίων. 'Ἐχομεν ηδη πληροφορίας, ότι μία ἐκ τῶν πρώτων φροντίδων τοῦ κ. 'Υπουργού τῆς Ναυτιλίας είναι καὶ ἡ πλήρης ἀναδιογάνωσις τῆς ἐν λόγῳ ὑπηρεσίας. 'Ητο μία ἀνάγκη. Ποτὲ δὲν είναι ἀργά διὰ τὴν διόρθωσιν τῶν κακῶν κειμένων.

'Πράγματι, ἐντὸς ὀλίγου, ὑπὸ τὴν νέαν τῆς μορφήν, ή 'Ἐπιθεωρήσεως τῶν 'Ἐμπορικῶν Πλοίων θὰ καταστῆ τεχνικὸς ὄργανος ἀξίος τῆς ἀπεστολῆς του. Διὸ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ αὐτοῦ αἱ ὑποδείξεις καὶ τοῦ Τεχνικοῦ 'Ἐπιμελητήριου δὲν είναι ὅμοιοι ἐνδιοφέροντος. 'Ορθότατοι είναι κείνων ἐντὸς τῶν πραγμάτων.

Athinai Ship Supply Inc.
Ship - Chandler
Provisions - Deck- Engine &
Manila Rope Suppliers

MANAGED BY:
STRATOS KOST. KOUDROGLOU
Cable: «ADAMOPOLOS» MANILA
Address : P.O. Box 1606
Tel. 40.14.60 Telex 74 20 101
Manila Philippines

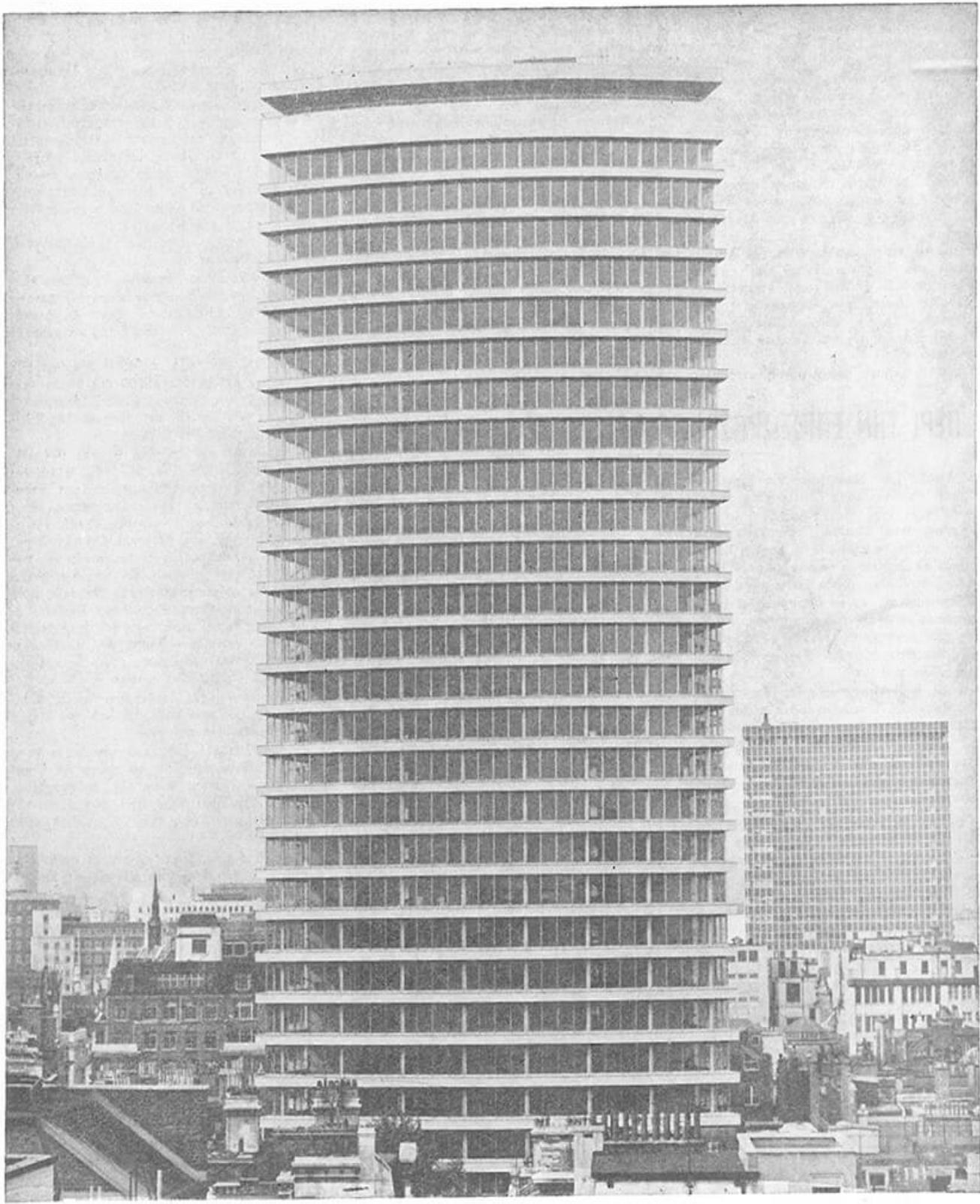
SEAGULF
Marine and Industrial Products Ltd,
WHOLESALE SHIP SUPPLIES

SPARE PARTS
DECK & ENGINE STORES

PROVISIONS
BONDED STORES

HEAD OFFICE: 52 COLBORNE ST. MONTREAL, QUE.

BRANCHES AT: BAIE COMEAU, QUE., SEPTILES, QUE., PORT CARTIER, QUE.



is moving with the times

National Provincial Bank Limited: New Head Office—Drapers Gardens, EC2

Head Office: 15 Bishopsgate, London EC2

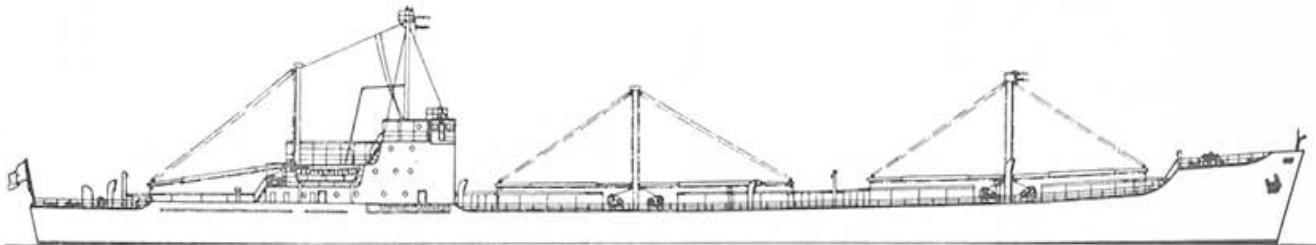
Principal Overseas Branch: 1 Princes St. EC2

Representative in New York: Mr. R. F. Gray,
Room 1000, 44 Wall Street, New York, NY10005
Enquiries will be welcomed.

ΕΠΙ ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

ΤΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΤΟΝ ΤΟΥ ΛΙΜΠΕΡΤΥ "SD 14,"

ΤΟΥ Κ. ΑΝΤΩΝ. Κ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ (ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΥ · ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΥ)



Χάρις εἰς τὴν προσωπικὴν παρέμβασιν τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου, κατέστη δυνατή διὰ τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης ἡ χρηματοδότησις τῆς κατασκευῆς εἰς τὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ, ἐντὸς πενταετίας εἴκοσι ἀντὶ - λίμπερτος τοῦ τύπου S.D. 14. Ἡ Ἐθνικὴ Κυβερνήσις κατέδειξε καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τὸ θερμὸν τῆς ἔνδιαφέρον. Ἀποφασιστικῶς ἔχωρσεν εἰς τὴν λῆψιν τῶν καταλλήλων μέτρων. Ἡ ὑπόθεσις, ἐντὸς μηνὸς διεξεπειώθη.

Ὦρισμέναν τυπικαὶ ἑνέργειαι χρειάζονται ἀκόμη διὰ νὰ εἶναι ἔτοιμα τὰ Ναυπηγεῖα νὰ προέλθουν εἰς διαπραγματεύσεις μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς προτίθεντος νὰ παραγγείλουν πλοῖα τοῦ ἀνωτέρου τύπου. Τιμαὶ καὶ χρόνος παραδόσεως, ἐν καρῷ θέλουν ἀνακοινωθῆ.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ ὁ κ. Ἀντωνίου, Ναυπηγὸς - Μηχανολόγος, τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», παρέχει εἰς τὸ κατωτέρῳ σημειώματα τὸ διάταξις λεπτομερείας ἐπὶ τῶν χαρακτηριστικῶν τοῦ ἀντίλιμπερτοῦ S.D. 14, τοῦ δόποιου τὴν κατασκευὴν ἀναλαμβάνουν τὰ ναυπηγεῖα Σκαραμαγκᾶ.

Ιστορικόν: Ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον ὑπὸ τὸ βάρος τῶν συνεχῶν αὐξανομένων ἀσφαλίστρων κατέστη ἐμφανῆς ἡ ἀνάγκη ἀποχωρήσεως ἐκ τοῦ θαλασσίου στίbus καὶ τῶν τελευταίων «Λίμπερτυς» καὶ ἐγεννήθη τὸ θέμα τῆς ἀντικατάστασέως τῶν ὑπὸ συγχρόνους ὅμιοιστύπων σκαφῶν.

Ο ἀριθμὸς τῶν παραλίκων λίμπερτυς, τὰ δόποια πρόκειται νὰ ὀποσυρθοῦν, ἀνέρχεται κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τῶν εἰδικῶν, εἰς 600 περίπου σκάφη.

Τὴν θέσιν μέρους τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς θὰ κληθῇ νὰ καταλάθῃ ἔνας ἀριθμὸς νεοτεύκτων πλοίων, ἐφ' ὃσον δεχθῶμεν, ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ δὲν ἥσαν ἡδη ὑπεράριθμα. Καὶ πράγματι, ἀπὸ τὰς στατιστικὰς τοῦ British Chamber of Shipping προκύπτει, ὅτι ἀπὸ τὰ 2.800 περίπου σκάφη ἐνέργεια, τὰ ἔχοντα 6.000 - 8.000 τόν. γκρός, μόνον 33 σκάφη πολεμικῆς κατασκευῆς εὑρίσκοντο ἐν παροπλισμῷ κατὰ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1967, λόγῳ ἀλλείφεως ἐργασίας. Ἐκ τούτου καὶ μόνον τοῦ φαινομένου προκύπτει τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ ἀποχωρήσις τῶν 600 λίμπερτυς θὰ δημιουργήσῃ κενὸν εἰς τὴν διεθνῆ μεταφορικὴν κίνησιν.

Εἶναι, δεδομένας, ἀναντίρρητον, ὅτι ἔνα μέρος τοῦ δημιουργουμένου κενοῦ θὰ συμπληρωθῇ ἀπὸ σκάφη μεγαλύτερα τῶν 6.000 - 8.000 τόν. γκρός ἡ σκάφη ἔξειδικευμένα εἰς τὰς μεταφορᾶς εἰδικῶν φορτίων, ὡς σκάφη φορτίου εἰς χύδην (bulk carriers) ἡ ἔλλα.

Ἐν τούτοις καὶ ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτοῖς, παραμένει ἔνας εὐρὺς περιθώριον δι' ἀντικατάστασιν τῶν «Λίμπερτυς», ἔκτιμον κατὰ τοὺς εἰδικοὺς εἰς 450 - 480 σκά-

φη. Ἀλλὰ καὶ κατὰ τοὺς πλέον ἀπαισιοδόξους ὁ ἀριθμὸς τῶν πρὸς κατασκευὴν σκαφῶν, δὲν θὰ εἶναι κατώτερος τῶν 200 - 250.

Ἐν ὅψει τῶν ἀνωτέρω, τὰ μεγάλα ναυπηγικὰ συγκροτήματα τῆς Ἰαπωνίας, Γερμανίας, Ἀγγλίας κτλ., προέβησαν ἡδη τὴν ἐπόνησιν σχεδίων σκάφους προσφερομένου διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν «λίμπερτυς», ἐλπίζονταν νὰ ἀναλάβουν ἕνα μέρος τοῦ τεραπίου ναυπηγικοῦ προγράμματος, τὸ ὅποιον θὰ ἀπαιτηθοῦ.

Οὕτω ἀνεπτύχθησαν διάφοροι τύποι ἐκ τῶν δόποιων οἱ ἐπικρατέστεροι εἶναι ὁ «SD 14» τῶν Austin and Pigersgill, «Freedom» τῆς Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα, ὁ M - M14 τῆς Μιτσουμπίτισ κ.ο.κ.

Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ "S.D. 14,"

Γενομένου παραδεκτοῦ, ὅτι τὰ «λίμπερτυς» πρέπει νὰ ἀντικατασταθοῦν ὑπὸ νεοτεύκτων σκαφῶν ἀνακύπτει τὸ ἔρώτημα, «ποιοὶ εἶναι ὁ καταλληλότερος τύπος τοῦ νέου σκάφους καὶ ποια τὰ κύρια χαρακτηριστικά αὐτοῦ, ὡτε νὰ ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὰς συγχρόνους ἀπαιτήσεις».

Κατωτέρω παρατίθενται αἱ σκέψεις, αἱ ὁποῖαι ὠδηγήσαν εἰς τὴν ἔξειδην ἐν τῶν ἐπικρατεστέρων καὶ πλέον προσημοσμένων εἰς τὰ ἀλληλικά δεδομένα τύπων, τοῦ «SD14».

"ΑΠΛΟΤΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ,,

Ἡ δασικὴ ἔρευνα τῶν χαρακτηριστικῶν τοῦ «SD14» ἥρχισε ἀπὸ τὸν καθορισμὸν τῶν ἀναγκῶν τῆς ἀγορᾶς καὶ τῶν ἀπαιτήσεων τῶν μελλοντικῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ σκάφους.

Τὰ «λίμπερτυς» εὐρίσκονται σήμερον κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν, μὲ ἐλαχιστὰς ἔξαιρέσεις, εἰς χείρας μικρῶν ἐταιριῶν διεθνούς χαρακτήρος, ἐλεγχομένων κυρίως ὑπὸ Ἑλληνικῶν συμφερόντων. Μὲ τὸν διεθνὴν χαρακτήρα τῆς ἰδιοκτησίας, τὴν συνεχῆ ἀναλλαγὴν αὐτῆς, τὴν ποικιλίαν τῆς δραστηριότητος τῶν σκαφῶν, ἡ ἐξεύρεσις πεπειραμένων πληρωμάτων ἀπετέλει ἔνα ἐκ τῶν διστικώτερων προβλημάτων.

Ἄλλὰ καὶ ἡ τεχνικὴ παρακολούθησις τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἰς τὰς μικρὰς ἐταιρίας, κα-

θίσταται δυσχερής, λόγω ἐλλείφεως ὀργανωμένων τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν, ἀρχείων, στατιστικῶν, κ.ο.κ.

Διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν προβλημάτων αὐτῶν ὑπάρχει μία καὶ μόνη λύσις: «Ἀπλότης καὶ ἀσφαλεία» κατασκευῆς λαμβανομένης, δεδομένης, ὑπὸ ὅψιν τῆς 25ετούς πείρας τῆς κτηθείσης ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν «λίμπερτυς» καὶ τῶν τεχνολογικῶν προόδων τῆς ἐπιστήμης ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τῶν «λίμπερτυς» μεχρι σήμερον.

Ἡ ἀπαίτησις τῆς ἀπλότητος καὶ ἀσφαλείας ὑπῆρξεν, ὡς ἐκ τούτου, ἐκ τῶν θεμελιωδεστέρων κανόνων εἰς τὴν μελέτην τοῦ σκάφους, ὁ ἔξοπλισμός καὶ ἡ λειτουργία τοῦ δόποιού προεβλέφθησαν, ὡστε νὰ καθίσταται δυνατὸς ὁ χειρισμὸς ὑπὸ πληρώματος οἰασδήποτε τεχνικῆς στάθμης.

ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ "S.D. 14,"

SD.14 ΛΙΜΠΕΡΤΥ
Μῆκος ὁλικὸν 462'-6"
Μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων 440'-0"
Πλάτος 67'-0"
Κοίλον 38'-6"
Βύθισμα 2
Χωρητικότης Γκρός 8800
Νέτ 6100
DWT. 14200
Χωρητικότης κυτῶν 766.000
(GUFT.) (GUFT.)
Συντελεστής στοιβ. 60 GUFT/T
Καύσιμα κυρίας 969 T.
Καύσιμα δοθητικ. 111 T.
Πόσιμον υδωρ 126
"Ερμα 3323
'Ιπποδύναμις 5500 BHP*
'Υπηρεσιακὴ ταχ. 14 κόμβοι
Κατανάλωσις καυσ. 19,5 τ/ἡμ.
—
2811
2300 SHP
10
26 τ/ἡμ.

Εἶναι πιθανῶς ἀναγκαῖον νὰ δοθῇ μία ἐξηγησις ἐπὶ τῶν οὐσιωδῶν διαφορῶν καὶ τῶν λόγων οἱ δόποιοι ὑπηρεσιῶν τὰς διετίσεις. Ἡ αὔξησης τοῦ DWT, καὶ τῆς ταχύτητος κατέστησαν ἐπιτακτικαὶ ἐκ τῆς μελέτης τῆς ἀγορᾶς. Τὸ DWT, τῶν 14.200 τόνων τοῦ SD-14 εὐρίσκεται εἰς τὸ μέσον τῆς κλίμακος δόλων τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν τύπων τοῦ «νεολίμπερτυς», ἡ δόποια κυμαίνεται ἀπὸ 13.800—15.700.

Ἡ ταχύτητος τῶν 14 κόμβων, ως ὑπηρεσιακή, εὐρέθη κατόπιν μικρῶν δολιδιοσκοπήσεων τῶν πλοιοκτητῶν, ως δὲ πλέον οικονομικὸς συνδυασμός ταχύτητος καὶ ἔξοδων κινήσεως διὰ τὸ ὑπὸ ὅψιν σκάφος καὶ τὰς σημειώνας ἀπαιτήσεις.

Τὸ SD14 ἔχει δασικῶς σχεδιασθῆ ὡς πλο-

CEYLON SHIP SUPPLIERS CO

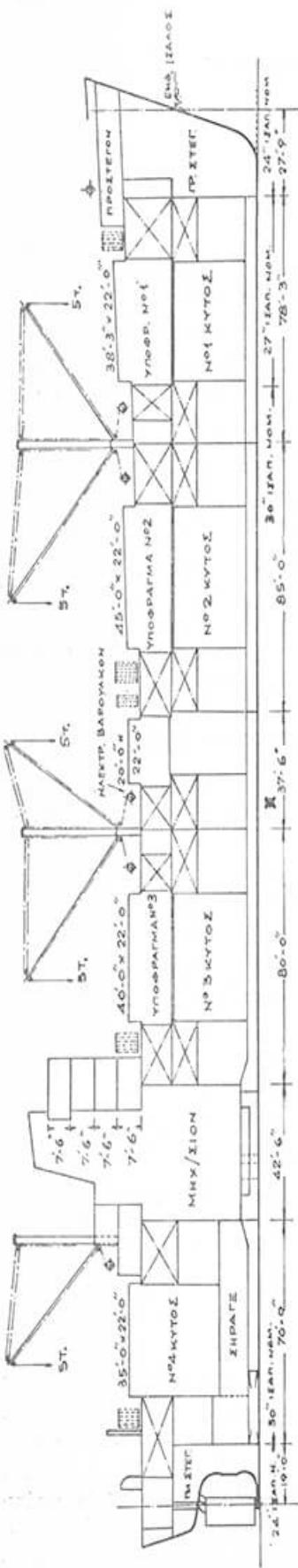
114 Negris Building York Street

Colombo Ceylon

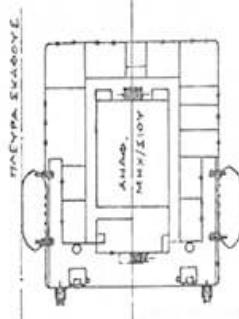
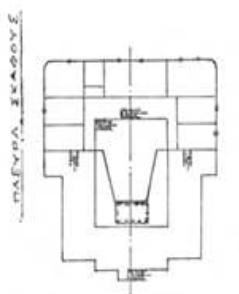
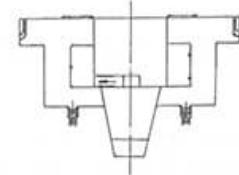
Tel. Adress : BLAKO — Phon. 82.340

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

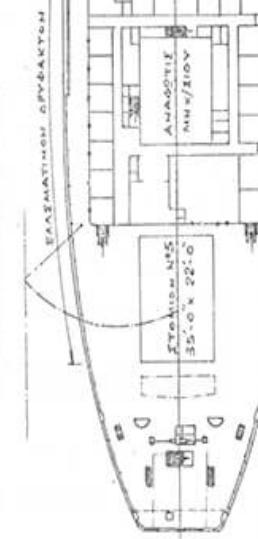
* Εἰς τὰς 135 στροφάδες τὸ λεπτόν.



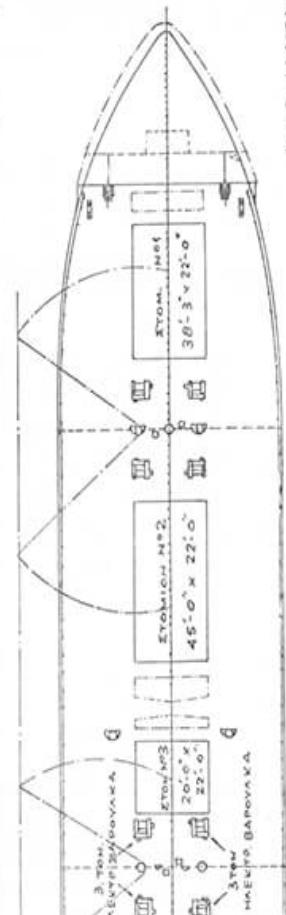
ΔΙΑΔΙΚΤΗΣ ΟΨΗΣ



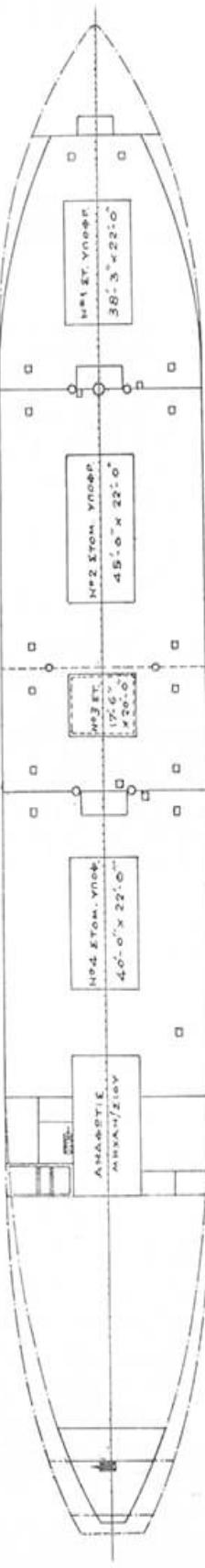
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ ΛΕΜΒΩΝ



ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ ΗΙΔΑΙΟΥ ΧΙΑΣ



ΚΥΡ. ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ

ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ
ΥΠΟΦΡΑΓΜΑΤΟΣ

ΠΛΟΙΟΝ Σ.Π. 14 14200ΤΩΝ. Δ.W.T.

ον δύο καταστρωμάτων «γεγενικοῦ φορτίου». Έν τούτοις, ή μεταφορὰ «φορτίου εἰς χόδην» είναι ἔξι ἵστου ἐνδιαφέρουσα, ἔξι οὐ καὶ ἡ διανομὴ τῶν ἑγκαρπίων φρακτῶν, κυτῶν ἔρματος καὶ μηχανοστασίου ἔχει ἐπιλεγῆ κατὰ τρόπον, ὥστε νέοι ἑξασφάλιζεται καταλλήλος διογωγὴ πλεύσεως υψοῦ ὅλας τὰς συνθήκας φόρτου καὶ ἔρματισμοῦ τοῦ σκάφους.

Εἰδικώτερον ἡ ἐνδιαίτησις τοῦ πληρώματος εὑρίσκεται περὶ τὸ $\frac{1}{4}$ τοῦ μήκους τοῦ σκάφους ἀπό τῆς πρύμνης, ἐνῷ τὸ φορτίον μεταφέρεται εἰς τρία κύτη κείμενα ἔμπροσθεν τοῦ μηχανοστασίου καὶ ἐν κύτος κείμενον ὅπισθεν αὐτοῦ.

Διὰ τῆς διατάξεως αὐτῆς τῶν κυτῶν ἐπιτυχάνεται, ὥστε τὸ σκάφος νὰ δύναται νὰ πλέῃ ἰσοβιθίστον διὰ ποικιλίαν φορτίων μὲ συντελεστὰς στοιβασίας κυματινομένους ἀπὸ 40-80 FT3/T.

Μεταξὺ τῶν κυτῶν 2 καὶ 3 ὑπάρχει δεξαμενὴ κύτους (deep tank), ἡ ὁποία παραμένει κενὴ ἐν φόρτῳ, ἔξαιρεσι τῆς περιπτώσεως μεταφορᾶς ἐλαφρῶν φορτίων, ὅποτε χρησιμεύει ὡς πρόσθετος χῶρος φορτίου. Ἐν καταστάσεις ἐρματισμοῦ ἕτερος ἀλλασσόμενη πληρουμένη διὰ θαλασσίου ὕδατος ἔξασφαλίζεται ἐπάρκεις θύθισμα τοῦ σκάφους διὰ κάλυψιν τῆς Ἑλικοῦς καὶ ἀποφυγῆ σφυροκρύσεων τῆς πρώρας. Ἡ δυνατότης παραλαβῆς πλήρους φορτίου μὲ τὴν δεξαμενὴν κενήν, ἀποτελεῖ σημαντικὸν πλεονέκτημα, ίδιᾳ προκειμένου περὶ ταχείας ἐναλλαγῆς διὰ τῆς καταστάσεως ἐρματισμοῦ εἰς τὴν καταστάσιν φορτίου βαρέων καὶ ἡμιβαρέων σιτηρῶν.

Τὸ ἔμφορτον θύθισμα τοῦ σκάφους ἐλήφθη κατὰ μέγιστον 29'-0" ἵνα τὸ σκάφος δύναται νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸν μεγαλύτερον δυνατὸν ἀριθμὸν λιμένων τοῦ Κόσμου.

Τὸ σκάφος ἔχει σχεδιασθῆ μὲ μελλοντικὴν προσποτικὴν αὐξήσεως τοῦ θυθίσματος, συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαίτησεις τοῦ κανονισμοῦ ὕψους ἐξάλιπον 1966 εὐθὺς ὡς αὔταις τεθοῦν ἐν Ισχύi.

Τὸ διάτ. τοῦ σκάφους ὑπὸ τὸ ηγεμόνευον δύθισμα, ἀπὸ τριπτόμενον ὑπὸ τῶν νέων κανονισμῶν, θὰ ἀνέλθῃ εἰς 14.600 τόν.

Εἰς τὸ θύθισμα τῶν 28'-6" τὸ σκάφος δύναται νὰ φορτώσῃ σιτηρᾶ μὲ συντελεστὴν στοιβασίας 60 FT3/T, καὶ ἐνῷ εἰς μερικὰ βαρέα φορτία ἡ χρῆσις διατοίχων είναι ἴσως ἀναγκαῖα, ἐν τούτοις ἐκριθῆ σκόπιμον, διὰ τὴν ἀπλούστευσιν τῆς διατάξεως, ὅπως ἀφαιρεθοῦν αἱ πλευρικαὶ ἄνω δεξαμεναί, αἱ διαμήκεις σιτοφρακταὶ, τὰ διπλὰ ἀνοίγματα στομίου κύτους κτλ., καθ' ὅσον ταῦτα προσθέτουν εἰς τὴν διπάνην συντηρήσεως.

Τὸ μέγα πλεονέκτημα τοῦ σκάφους εἶναι, ὅτι συνεπείρα τῆς ἀφαιρέσεως τῶν ὡς ἄνω πλευρικῶν δεξαμενῶν, ὁ ἐλεύθερος ὑπὸ τὸ καταστρωματοῦ χῶρος, δίδει εἰς τὸ σκάφος τὸν μεγαλύτερον δυνατὸν συντελεστὴν στοιβασίας, ἔξι ὅλων τῶν γνωστῶν τύπων ὑποκαταστάτου τοῦ «λίμπερτου».

Ἡ βασικὴ μελέτη τοῦ σκάφους προβλέπει τὴν δυνατότητα ἔγκαταστάσεως καὶ ὅλων προσθέτων μηχανημάτων καὶ στοιχείων, ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν ἢ προτιμήσεων τοῦ ἰδιοκτήτου.

Οὕτω, ἐνῷ ἔκαστον κύτος ἔξυπηρτεῖται ὑπὸ 2 φορτωτήρων τῶν 5 τόν., ὁ πρωράριος ἰστός εἶναι ἐνισχυμένος διὰ νὰ φέρῃ φορτωτήρα τῶν 30 τόν. Ἐφ' ὅσον ἥσθεν ἀπαιτηθῇ.

Η ΠΡΟΩΣΤΗΡΙΟΣ ΜΗΧΑΝΗ

Ἐκ τῆς διεξαχθείσης ὑπὸ τῶν σχεδιαστῶν ἐκτεταμένης ἐρεύνης ἐπὶ τοῦ τύπου καὶ τῆς ισχύος τῆς πρωστηρίου μηχανῆς, προέκυψε τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ καταλληλότερά μηχανὴ θὰ ἡτο μία βραδύστροφος, μηχανὴ ἐσωτερικῆς καύσεως, μὲ ἀπ' εὐθείας σύνδεσιν πρὸς τὴν Ἑλικα. Ἐκ τῶν πειραμάτων ἐπὶ προτύπων διεπιστώθη, ὅτι πρὸς ἐπίτευξιν ταχύτητος 14 κόμβων εἰς ἔμφορτον κατάστασιν, θὰ ἀπητεῖτο μία ἴπποδυναμικής περὶ τούς 4.950 HP, ἡ ὁποία περιλαμβάνει ἔνα πειριθώριον 20% διὰ τὰς δυσμενεῖς κατικάς συνηθήσας. Λαμβανομένον ὑπὸ φύνιν, ὅτι εἰς τὴν κατάστασιν ἐρματισμοῦ ἡ ἐπιτυγχανούμενη διὰ τῆς ἔγκατεστημένης ἴπποδυνάμεως ταχύτης, ἀνέρχεται εἰς 15,42 κόμβους, προκύπτει ὡς μέση ταχύτης πλήρους ταξιδίου 14.71 κόμβοι.

Ως πρωστηρίοι ἔγκαταστάσεις πληρούσαι τὰς ἀνωτέρως ἀπαιτήσεις, δύναται νὰ ληφθοῦν μὲ πιθανῶς μικράν παραλλαγὴν τοῦ κόστους, οἰδόηποτε ἐκ τῶν διεθνῶν ἀνεγνωρισμένων μηχανῶν, ὡς η Sulzer 5RD58, η Burmeister and Wain 562 VT2BF-140, η MAN κ.α., ἀναλόγως τῆς προτιμήσεως τοῦ ἰδιοκτήτου.

Ἡ σχεδίασις τοῦ σκάφους ἡκολούθησε, ἐν γένει, τὴν ὁδὸν τῆς κλασικῆς κατασκευῆς, ἀνεύδουσας ἀπὸ τὴν στοιβασίαν ἀκροβατισμῶν. Ἐν τούτοις, ὁλόκληρος ἡ μακρὸς μέχρι σήμερον πειρα τοῦ οἴκου Austin and Pigersgill εἰς τὰ φορτηγά σκάφη, ἐνεσωματώθη εἰς μίαν μορφὴν γάστρας, παρουσιάζουσαν τὰ εύνοιώτερα χαρακτηριστικά ἀπὸ ἀπόφεως πρόσωσεως καὶ λειτουργικῆς σκοπούμότητος.

Ἐκτεταμέναι ἔρευναι ἔγενοντο διὰ τὸν ἔλεγχον τῆς πρύμνης εἰς κραδασμούς ἐκ περιστροφῆς τῆς Ἑλικοῦς καὶ ἡ δασικὴ προδιγυραφή προβλέπει τὴν χρῆσιν Ἑλικοῦς ἐκ νικε-

λιούχου κράματος πρὸς μείωσιν τοῦ δάρους αὐτῆς.

ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ἡ ἐπιλογὴ τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων ἐγένετο μὲ γνώμονα τὴν ἀσφάλειαν λειτουργίας, εύκολίαν χειρισμῶν, οἰκονομίαν καὶ προσποτικήν δι' ἔγκαταστάσειν ἄλλων ισοδυνάμων, ἡ δυνατότητα προσθήκης νέων ἀπαιτήσεων τοῦ ἰδιοκτήτου.

Οὕτω ὁ ἀριθμὸς τῶν ἡλεκτροπαραγωγῶν ζευγῶν προσδιορίσθη εἰς τρία τῶν 170 KW 440 V 60 κύκλων, μὲ δυνατότητα ἐναλλαγῆς εἰς 380 V 50 κύκλους.

Ο ἀριθμὸς στροφῶν τῶν ζευγῶν καθωρίσθη εἰς 1.200, καθ' ὅσον πολλοὶ ἐφοπλίσται ἔξεδηλων σταθμών ἀντίθεσιν πρὸς τὰ ταχύτροφα, ἀλλὰ οἰκονομικότερα ζεύγη τῶν 1.800 στροφῶν. Βεβαίως καὶ διὰ πλέον δραδύστροφα ζεύγη τῶν 600 στροφῶν ὑφίσταται πάντοτε ἡ δυνατότητα ἔγκαταστάσεως.

Ο ἔξοπλισμὸς τοῦ σκάφους εἰς σωσίδια μέσα εἶναι σύμφωνος πρὸς τὸ SOLAS τοῦ 1960 καὶ περιλαμβάνει μίαν μηχανοκίνητον σωσίδιον πλαστικήν λέμβον 24'-0" διὰ 35 στόμα καὶ μίαν κωπήλατον 24'-0" διὰ 38 στόμα, ἀμφότεροι ὑπὸ ἐπωτίδας διαρύτητος μὲ ἡλεκτρικὸν βαρούλκον διὰ τὴν ἀνέλκυσιν. Χώροι ἐνδιαίτησεων προβλέπονται διὰ 31 στόμα ἀπαντεῖς ἀνωθεν τοῦ κυρίου καταστρώματος, ἐπιπλωμένοι εἰς ὑψηλὸν ἐπίπεδον ποιότητος, συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ διεθνούς χαρακτηρίστος τοῦ σκάφους.

«Ολοὶ οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος εἰναι διατηρούνται εἰς μονόκλινα δωμάτια μὲ μηχανικὸν ἀερισμόν.

Μεταλλικὴ ἐπίπλωσις, δραδύστρεψη ὑλικὰ ἐπενδύσεως, μεταλλικὰ ἐσωτερικὰ κλιμακοστάσια, ἔξασφαλίζουσαν τὴν δυνατότητα ἀποφυγῆς τοῦ κινδύνου ἐκ πυρκαϊάς, συμφώνως πρὸς τὴν Σύμβασιν 'Ασφαλείας 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσση.

Ἀποθήκαις τροφίμων καὶ ψυκτικοὶ θάλαμοι διατίθενται, χωρητικότητος 1.450 κυβ. ποδῶν.

Τὰ καλύμματα στομίων κυτῶν εἶναι σιδηρά, ἀναδιπλούμενα δι' ἀπλῆς Ἐλξεως (single pull). Τὰ καλύμματα τῶν στομίων κυτῶν τοῦ πομπράγματος, εἶναι ἐπίσης σιδηρά καὶ συνεπίπεδα μετὰ τὸ δευτέρου καταστρώματος, παρεχομένης οὕτω μεγάλης εὐχερείας στοιβασίας εἰδικῶν φορτίων εἰς κιβώτια (containers).

Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ "S.D. 14., EN ΕΛΛΑΣ"

Εἶναι ἐκτός πάσης ἀμφιβολίας, ὅτι τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» δύναται νὰ ἀναλάβουν εἰς ἀνταγωνιστικὸν κόστος τὴν κατασκευὴν τῶν σκαφών αὐτῶν, εἰς ἀριθμὸν 4 έως 5 ἑτησίων. Ἡ ικανότης αὐτῆς τοῦ συγκροτήματος τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», διεπιστώθη ὑπὸ ὅλων τῶν τεχνικῶν ἀποστολῶν ἐκ τῶν διαφόρων χωρῶν, αἱ ὀποῖαι καὶ προέτειναι εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα» συνεργασίαν ἐπὶ τοῦ θεματού τούτου. Ὁ μηχανικὸς ἔξοπλισμός, τὸ ἀνθρώπινον δυναμικόν, ἡ ἀναγκαῖα τεχνικὴ πείρα, ἡ κτηθεῖσα κατὰ τὸ διάστημα τῆς 10ετούς λειτουργίας τῶν ναυπηγείων, ἀποτελοῦν ἀσφαλεῖς ἐγγυήσεις τῆς δυνατότητος της συμμετοχῆς τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» εἰς ἔν τοιστὸν πρόγραμμα.

Ἡ εὐεργετικὴ ἐπίδρασις μαζί τοιστῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν ἐν γένει «Ἐλληνικὴν Οἰκονομίαν» εἶναι προφανής. Πλὴν τῶν χιλιάδων τεχνιτῶν τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», οἱ οποῖοι θ' ἀσχοληθοῦν μὲ τὴν κατασκευὴν των, πλήθος βοηθητικῶν ἐλληνικῶν βιομηχανιῶν, ὡς χυτήρια, μηχανουργεῖα, ἐπιπλοποιεῖα κτλ. πρόκειται νὰ ὑφέλησθούν ἀπὸ τὴν διάθεσιν ὑπὲργολαβιῶν ὑπὸ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» εἰς αὐτῆς.

Ἄπο τε τεχνικῆς πλευρᾶς, ὑπάρχουν ὅλαις αἱ προϋπόθεσεις καὶ δυνατότητες. Ἐπομένει πρὸς λύσιν τὸ πρόβλημα τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν σκαφῶν ἐκ τοῦ ὀποίου καὶ ἔξαρταται τὸ δόλον θέματα.

**ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO.**

A. ΞΥΛΑΣ - HAMBURG: H. TILLMANN
BREMEN: G. BERGMANN
SHIPS AGENTS, CHARTERING, CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS,
SALE AND PURCHASE OF SHIPS REPRESENTATIVES OF:

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11 Stubbenhuk 10	Tel. 346022/24 Telex 353505 367894	0211007 0215671	BRAKE Norderdeich 4-5	Tel. 510 Priv. 510	Telex via 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3 - 4	Priv. 6052552 Tel. 310424 Priv. 446176	0244151	NORDENHAM P.O.Box 98	Tel. 811 Priv. 811	Telex via 0244151
BREMERHAVEN Kaiserhafen	Tel. 42597 Priv. 45841	0238876	EMDEN Nesserlanderstr. 1	Priv. 2392 Tel. 2391/93	Telex via 027823
WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124	Tel. 26235137 Priv. 21365	0253375			

TELEGRAMS "ERMIS"

Represented also at LUBECK & KIEL

CAMREX



...means MARINE PROTECTION in any language!

The Camrex Contracts Division provides shipowners and shipbuilders with a constant and reliable service that overcomes language barriers in all parts of the World. There are teams of anti-corrosion specialists from the Camrex Contracts Division giving the expert application that specialised coatings need to ensure that they are used to the best advantage.

Contracts are programmed with care so that they

are carried out with the utmost speed and efficiency under the direct control of inspectors from the Camrex Technical Service Department who see that the ultimate result is perfect.

The experience Camrex have gained from this World-wide service has made really competitive prices possible. Let us quote you rates or firm prices for the preparation and application of specialised or conventional coatings... anywhere!



CAMREX LIMITED (MARINE DIVISION), P.O. BOX 34, SUNDERLAND, ENGLAND

Associated Company in Greece: FILKA LIMITED, LYCABETUS STREET No 1 (a), ATHENS 135

ΠΡΟΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΙΝ ΚΑΙ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΙΝ

ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Πρός τὰς Λιμενικάς καὶ Προδεινικάς Ἀρχάς τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας ἀπέστειλε τὴν κάτωθι ἀπὸ 14 Ἰουνίου ἐγκύκλιον πρὸς ἑνημέρωσιν καὶ δομούμορφον κατὰ περίπτωσιν ἐφαρμογὴν τῶν κειμένων περὶ ναυτικῆς ἐργασίας διατάξεων, τὰς δοθεῖσας κατὰ τὴν ἀποψίην τῆς ὑπηρεσίας λύσεις ἐπὶ γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος ναυτεργατικῶν διαφορῶν, αἵτινες ἐσημειώθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος.

Α. ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

1. Ἀπόλυτης ναυτικοῦ μὲ σιτιολογικὸν «ἄλλῳ γάρ ἀσθενείας — τῇ αἴτήσει του».

Ἐρώτημα: Εἰς τὴν Ἀρχὴν κατατίθεται ιστορικὴ γνωμάτευσις δεδαιούσα διτὸς ἀξιούμενος ναυτικὸς εἶναι ἀκατάλληλος πρὸς ἐργασίαν καὶ χρήζει ἐπαναπατρισμοῦ ἢ εἰσαγωγῆς εἰς νοσοκομεῖον. Ἐρωτάται ἔαν ἡ Ἀρχὴ ὑποχρεούται, τῇ προτάσει τοῦ Πλοιάρχου, νὰ προσθέσῃ εἰς τὴν αἰτιολογίαν ἀπολύτων «ἄλγος ἀσθενείας» πιστοποιούμενης ἀρμόδιως καὶ διτὸς ἡ ἀπόλυτης ἐνεργεῖται «τῇ αἴτήσει», τοῦ ἀσθενοῦς ναυτικοῦ, συνανυντος πρὸς τοῦτο.

Ἄπαντη σις: Ἡ Λιμενικὴ Ἀρχὴ ὑποχρεούνται διπλῶς ἀσθενείας τὸ παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων συμφωνούμενον ἔνωπον αὐτῆς αἰτιολογικὸν ἀπόλυτην ἀρκεῖ τοῦτο νὰ μὴ ἀντίκεται εἰς τὸν νόμον. Τὸ αἰτιολογικὸν «ἄλγος ἀσθενείας τῇ αἴτήσει του» τυγχάνει σύννομον ἔφ' ὅσον συνανιεῖ πρὸς τοῦτο ὁ ἀπολύτων ναυτικός.

2. Ἀπόλυτης ἀντικανονικῶς ναυτολογηθέντων ναυτικῶν ἐπὶ πλοίων τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 2687) 1953.

Ἐρώτημα: Ἡ ναυτικὸς ναυτολογημένος ἀντικανονικῶς ἐπὶ πλοίου τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 2687) 53 καὶ ὑπογράφας σύμβασιν ὠρισμένου χρόνου δικαιούται ἐν περιπτώσει ἀντικαταστάσεως του ὑπὸ προσοντούχου πρὸ τῆς λήξεως τῆς συμβάσεως του ἀποζημιώσεως ἐκ τῆς τοιαύτης ἀντικαταστάσεως.

Ἄπαντη σις: Δὲν γεννᾶται θέμα ἀποζημιώσεως ἐκ τῆς ἀπόλυτης τοῦ ἀντικανονικῶς ναυτολογηθέντος μὲ σύμβασιν ὠρισμένου χρόνου ναυτικοῦ ὑπηρετούντος ἐπὶ πλοίου νηολογημένου ἐπὶ τῇ δάσει τοῦ ἄρθρου 13, διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐκδοθῆ ἐγκριτικὴ πρᾶξις περιλαμβάνουσα τὸν γνωστὸν δρόν τῆς ἀνευ ἀποζημιώσεως καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογῆσεως, διότι συμφώνως πρὸς τὸ Ν. Δ. 2938) 22.7.1954 «περὶ αὐθεντικῆς ἐρμηνείας τοῦ ἄρθρου 13» ἡ Διοίκησις ἐπὶ τῷ ἀκδιδούντῃ ἐκάστοτε ἐγκριτικὴ πρᾶξει δύναται νὰ περιλαμβάνῃ οἰνδήποτε δρόν, κατὰ παρέκκλισιν τῶν ἰσχυουσῶν διετάξεων Ἀστικοῦ, Ἐμπορικοῦ καὶ Δικονομικοῦ Δικαίου. Ἡ ἀδιανόητης εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν σύμβασιν ναυτολογῆσεως ρητῶς προβλέπεται πλήν τῆς χρονικῆς διαρκείας τῆς καὶ ἡ καταβολὴ ἀποζημιώσεως ἀπὸ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου εἰς τὴν περίπτωσιν λύσεως τῆς συμβάσεως πρὸ τοῦ καθωρισμένου χρόνου ἡ τοιαύτη συμφωνία εἶναι ἴσχυρὰ καθ' ὅσον δὲ πλοιοκτήτης διέλευθερας συμφωνίας λαμβανούσης χώρων μετά τὴν ἐκδοσιν τῆς ἐγκριτικῆς πρᾶξεως οἰκειοθελῶς παρορθήθη τοῦ δι' αὐτῆς παρασχεθέντος σχετικοῦ δικαιώματός του.

3. Καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογῆσεως λόγω ὑπερφορτώσεως τοῦ πλοίου.

Ἐρώτημα: Ἡ ἀδιανόητης εἰς τὸν δικαιώματα καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογῆσεως ἐν περιπτώσει ὑπερφορτώσεως τοῦ πλοίου ἔφ' οὐ ὑπηρετεῖ.

τοῦ πλοίου πρὸς λιμένας τοῦ Ν. Βιετνάμ, τότε οὗτος κέκτηται τὸ δικαίωμα καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογῆσεως του εἰς δάρος τοῦ πλοίου.

Β. ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ

1. Μισθός ἐλλείποντος ναυτικοῦ.

Ἐρώτημα: Ποῖαι αἱ προϋποθέσεις πρὸς καταβολὴν τοῦ μισθοῦ ἐλλείποντος ναυτικοῦ εἰς τοὺς ὑπηρετούντας τοῦ αὐτοῦ κλάδου.

Ἄπαντη σις: Συμφώνως πρὸς τὴν νομολογίαν δικαστηρίων ὁ μισθός τοῦ ἐλλείποντος ναυτικοῦ (ἄρθρον 8 παρ. 2 τοῦ Ν.Δ. 2651/1953) κατανέμεται μετὰ τὴν ἀφίσεων τῶν σχετικῶν κρατήσεων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος εἰς οὓς ἀνετέθη ὑπὸ αὐτοῦ ἡ ἐκτέλεσις τῆς ἐργασίας τοῦ ἐλλείποντος.

Συμφώνως πρὸς τὴν ἀνωτέρω νομολογίαν ἀπαραίτητος προύτόθεος κατανομῆς τοῦ μισθοῦ τοῦ ἐλλείποντος ναυτικοῦ τυγχάνει ἡ εἰς τοὺς ἑτέρους ἐκ τοῦ πληρώματος, τοῦ αὐτοῦ βεβαίως καλάου ναυτικούς, ἀνάθεσις τῆς ἐργασίας τοῦ ἐλλείποντος.

Τὸ γεγονός δηλαδὴ διτὸς ἀπλῶς ἐλλείπει ναυτικός τις ἐκ τῆς ὀργανικῆς (νομίμου) συνθέσεως τοῦ πλοίου δὲν θεμελιοὶ δικαίωματα ὑπὲρ τῶν ἄλλων ναυτικῶν νὰ αἴτησουν τὴν καταβολὴν αὐτοῖς τοῦ μισθοῦ τοῦ ἐλλείποντος ἄλλα ἀπαιτεῖται ἡ ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου ἀνάθεση τῆς ἐργασίας τοῦ ἐλλείποντος. (Εἰς τὸ σημεῖον τούτο τροποποιεῖται ἡ ὑπὸ ἀριθ. 16251/2714/25.2.65 ἐγκύκλιος μας).

2. Μισθὸς ἀποσταλέντων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πρὸς ναυτολόγησιν ἐν περιπτώσει μὴ ἐπιτεξέως ταύτης, ὑπαιτιότητι τοῦ πλοίου.

Ἐρώτημα: Ἡ ἀδιανόητης ἀποσταλέντων ναυτολόγησιν εἰς λιμένα ἔξωτερικοῦ καὶ μὴ ναυτολογηθέντες τελικῶς λόγω μὴ κατάπλου τοῦ πλοίου ἡ γενικός ἔξωτερητης αὐτοῦ ποίου μισθοῦ δικαιοῦνται;

Ἄπαντη σις: Εἰς δις περιπτώσεις οἱ ἀποσταλέντες πρὸς ναυτολόγησιν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ναυτικοῖς ἀπαναπατρισθῶσιν ἀνευ ναυτολογῆσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου διὰ τὸ ὅποιον πρωριζόντο, τῆς τοιαύτης συμβάσεως του δαπάναις τοῦ πλοίου μὴ ἀποκλεισμένου καὶ τοῦ καταλογισμοῦ εἰς δάρος τοῦ πλοίου ἔξδόων ἀποστολῆς τοῦ ἀντικαταστάτου του. Ἡ ἐτέρου, ἐάν ἐν τῇ ἀποκλειστικῇ συμβάσει ναυτολογῆσεως τοῦ ναυτικοῦ δὲν ἀναγράφεται ὁ δρός περὶ ἐνδεχομένων ταξιδίων

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LIMITED
καλύπτει τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴ σημαίαν καὶ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοία
κατὰ κινδύνων πολέμου

UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION LTD.

(Ἡ μεγαλυτέρα Ὀργάνωσις διὰ τὴν Προστασίαν καὶ Ἀποζημίωσιν πλοιοκτητῶν τὸν κόσμον)
καλύπτει τὰ πλοία δλῶν τῶν σημαιῶν διὰ ζημίας πρὸς τρίτους
Ἡσφαλισμένον τοννά 30 ἑκατομμύρια τόννων

UNITED KINGDOM FREIGHT, DEMURRAGE AND DEFENCE ASSOCIATION LTD.

παρέχει νομικὴν προστασίαν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἐν περιπτώσει διαφορῶν

All managed by THOS. R. MILLER AND SON
14/20, ST.MARY AXE, LONDON E.C.3.

ταξιδίου μεταδάσεως καὶ παλιωνοστήσεως δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ὡς ἄνω μισθοῦ.

3. 'Υπολογισμὸς ἀδείας ναυτικοῦ

'Ἐρωτημα: 'Εὰν ναυτικὸς ὑπηρετῶν ἐπὶ πλοίου, ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μεγαλύτερον τοῦ ἔτους λαμβάνει κατὰ τὴν καταβολὴν τῆς ἀποζημίωσεως τῆς ἀδείας καὶ τροφοδοσίαν δι' ὅλους τοὺς μηνας ὑπηρεσίας του ἢ μόνον διὰ τοὺς πέραν τοῦ ἔτους. 'Αριθμὸς ἡμερῶν μικρότερος τοῦ μηνός.

'Ἀπάντησις: 'Ο ναυτικὸς δικαιούται καὶ ἀντίτιμου τροφοδοσίας ἐφ' ὅσον ἡ ἀποζημίωσις τῆς ἀδείας καταβάλλεται κατὰ τὴν ἀπόλυτον τῆς δι' ὅλους τοὺς μηνας ὑπηρεσίας του ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ σύχι μόνον διὰ τοὺς πέραν τοῦ ἔτους μηνας. Εἰς ἣν περίπτωσιν ἡ ἀποζημίωσις ἀδείας κατεβλήθη μετὰ τὴν συμπλήρωσιν ἑτησίας ὑπηρεσίας καὶ δὲ ναυτικὸς ἔξακολουθεῖ ναυτολογημένος προσφέρων τὰς ὑπηρεσίας του ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἀπόλυτον του καταβάλλεται ὁμοῦ μετὰ τῆς ἀποζημίωσεως τῶν πέραν τοῦ ἔτους μηνῶν ἀδείας καὶ ἡ τροφοδοσία τῶν πέραν τοῦ ἔτους μηνῶν ὑπηρεσίας του. 'Αριθμὸς ἡμερῶν μεγαλύτερος τῶν 16 λογίζεται τοὺς ὡς μῆνας, μικρότερος δὲς ὡς ἡμισυς τοιούτου διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀδείας.

4. 'Αποζημίωσις ἀρθρου 76 ΚΙΝΔ καὶ μισθὸς ἀσθενείας καὶ νοσήλειας δὲν ὑπάγονται εἰς φορολογίαν εἰσοδήματος.

'Ἐρωτημα: 'Εὰν αἱ καταβαλλόμεναι ἀποζημίωσεις δάσσει τοῦ ἀρθρου 76 ΚΙΝΔ ὡς καὶ οἱ μισθοὶ ἀσθενείας καὶ τὰ νοσήλεια ὑπάγονται εἰς φορολογίαν εἰσοδήματος καὶ εἰς κρατήσεις ὑπὲρ N.A.T.

'Ἀπάντησις: 'Συμφώνως πρὸς σχετικὸν ἔγγραφον τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν (ἀρ. Π. 2506/15.4.66) ἀποζημίωσεις καταβαλλόμεναι εἰς ναυτικοὺς συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 76 τοῦ ΚΙΝΔ δὲν ἀποτελοῦν εἰσόδημα ἐκ μισθωτῶν ὑπηρεσιῶν καὶ δὲν ὑπάγονται εἰς φορολογίαν. Τὸ αὐτὸν ισχύει καὶ διὰ τοὺς μισθοὺς ἀσθενείας ὡς καὶ διὰ τὰ νοσήλεια. Αἱ ἀνωτέρω ἀποζημίωσεις καὶ μισθοὶ δὲν ὑπόκεινται ἐπίσης εἰς σύδεμάιαν κράτησιν ὑπὲρ N.A.T.

5. 'Υπολογισμὸς ἐπιδόματος εὐφλέκτων φορτίων

'Ἐρωτημα: 'Εὰν τὸ ἐπίδομα Δ/Ξ καὶ γενικῶς εὐφλέκτων φορτίων ὑπολογίζεται ἐ-

πὶ τῶν πλευσίμων ἡμερῶν ἥ καὶ τῶν τοιούτων φορτοεκφορτώσεως.

'Ἄπαντησις: 'Τὸ ἐπίδομα εὐφλέκτων φορτίων ὑπολογίζεται τόσον ἐπὶ τῶν πλευσίμων ἡμερῶν ὡσον καὶ τῶν τοιούτων φορτοεκφορτώσεως.

6. 'Εναρξις καὶ λῆξις μισθοῦ.

'Ἐρωτημα: 'Εὰν ὑπολογίζεται κατὰ τὴν καταβολὴν τοῦ μισθοῦ ἥ ἡμέρα ναυτολογήσεως ὡς καὶ ἡ τοιάυτη ἀπολύτευση τοῦ ναυτικοῦ ἀνέπαρτήτως τού ἔτος οὔτος εἰργάσθη κατ' αὐτάς.

'Ἀπάντησις: 'Συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 60 τοῦ ΚΙΝΔ ἥ ἡμέρα ναυτολογήσεως καὶ ἡ ἀπολύτευση τοῦ ναυτικοῦ ὑπολογίζονται εἰς δόλκηρον ἑστῶ ταῦ καὶ ἔτος ἀπλῶς κατ' αὐτάς.

7. Βάσις ὑπολογισμοῦ ἀποζημίωσεων ὡς καὶ ἀδείας ἀπολυμένων ναυτικῶν.

'Ἐρωτημα: 'Εὰν αἱ διάφοροι ἀποζημίωσεις αἱ καταβαλλόμεναι εἰς τοὺς ναυτικοὺς ὡς καὶ ἡ εἰς χρήμα καταβαλλόμενη ἀδεία ὑπολογίζονται ἐπὶ τῇ δάσσει τοῦ μισθοῦ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ἥ ἐπὶ τοῦ εἰδικῶν ναυτικῶν τοιούτου τοιούτου.

'Ἄπαντησις: 'Κατ' ἀρχὴν ὡς δάσσεις λαμβάνεται ὁ ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως καθοριζόμενος μισθός. Διὰ νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὁ εἰδικῶν συμπεφωνημένος μισθός ἀπαιτείται εἰς μόνον ἥ ὑπαρξίας ίδιατέρας ἐγγράφου συμφωνίας περὶ τοῦ μισθοῦ τούτου ἀλλὰ καὶ νὰ ἀναγράφεται ρητῶς εἰς ταύτην ὅτι, ἐπειπτώσει ἀπολύτευση τοῦ ναυτικοῦ, τόσον ἥ προβλεπομένη ὑπὸ τοῦ νόμου ἀποζημίωσις, ὃσον καὶ ἥ ἀναλογούντας ἀδεια θὰ ὑπολογισθοῦν ἐπὶ τῇ δάσσει τοῦ συμπεφωνημένου μισθοῦ.

'Πέραν δάσσεις τῆς ὡς δάσσεις προϋποθέσεως ἀπαιτείται ἐπίσης δῆπος ἥ ἐγγράφος αὐτῆς συμφωνίας προσαρτάται εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου (ἀρθρον 54 ΚΙΝΔ) ἑστῶ καὶ διὰ τῆς ἀκολουθούμενης ἐν τῇ πρᾶξει τακτικῆς τῆς ἀναγραφῆς δηλαδὴ εἰς τὴν οἰκείαν στήλην τοῦ ναυτολόγου τῆς ἐνδιέξεως «Εἰδικὴ Συμφωνία» ἥ «Ιδιατέρον μισθολόγιον» κλπ.

8. 'Εξόφλησις ναυτικοῦ κατὰ τὴν ἀπόλυτον τοῦ.

'Ἐρωτημα: 'Εὰν δικαιούται ὁ ναυτικὸς ν' ἀξίωσῃ τὴν ἔξόφλησιν τῶν ὄφειλομένων μισθῶν ἀμέσως κατὰ τὴν ἀπόλυτον του ἥ δύναται ἥ ἔξόφλησις αὐτῆς νὰ λάβῃ χώρων εἰς τὴν Επιραιεὶ γραφεῖα τῆς πλοιοκτητρίας 'Εταιρίας.

'Ἀπάντησις: 'Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφ. IA' τῆς Σ.Σ. φορτηγῶν μόνον πλοίων ὀλίκης χωρητικότητος δάσα τῶν 4.500 τόνων d.w. ἥ ἔξόφλησις τῶν μισθῶν τοῦ ναυτικοῦ κατὰ τὴν ἀπόλυτον του ἥ δικαιώματα τούτου. Οἱ ἔφοπλισται συνεπῶς ὑποχρεοῦνται δῆπος ἔφοδιάζωσι τοὺς πλοιάρχους των διὰ στελεχῶν ἑπιταγῶν διὰ τὴν ἔξόφλησιν τῶν ἔτος πλοίων των ἀπολυμένων ναυτικῶν εἰς ἥν περίπτωσιν οὔτοι δένθελον ἀποδεχθῆ τὴν ἔκ τῶν γραφείων τοῦ πλοίου ἔξόφλησιν των δάσσει σημειωμά-

των τῶν πλοιαρχῶν.

Γ. ΩΡΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ — ΠΡΟΣΘΕΤΟΙ ΑΜΟΙΒΑΙ (ΥΠΕΡΩΡΙΑΙ)

1. Βάσις ὑπολογισμοῦ ἐπιδόματος 10% δεξαμενοπλοίων.

'Ἐρωτημα: 'Εὰν τὸ ἐπίδομα 10% τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπολογίζεται ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ἥ τοῦ τυχὸν εἰδικῶν συμφωνουμένου ἀνωτέρου μισθοῦ.

'Ἀπάντησις: 'Η ἀμοιβὴ τῆς ἐπιδόματος περιπτώσεως θὰ ὑπολογίζεται κατ' ἀρχὴν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως. 'Εὰν δάσσεις ὑπάρχῃ ίδιατέρα ἔγγραφος συμφωνία εἰς τὴν ίδιατέρην σύμβασιν διὰ τῆς ὁποίας τὸ ἐν λόγῳ ἐπίδομα θὰ ὑπολογίζεται ἐπὶ τοῦ συμπεφωνημένου μισθοῦ καὶ ἡ ἐλόγως συμφωνία ἔχει ἐπισυναφῆ εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου, τότε θὰ ισχύσῃ αὐτή, ὡς εὐμενεστέρα διὰ τὸν ναυτικόν.

2. Καθήκοντα θαλαμηπόλου εἰς περίπτωσιν καθ' ἦν ὑπηρετεῖ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπίκουρος θαλαμηπόλος.

'Ἐρωτημα: 'Εὰν ὑποχρεούνται ὁ θαλαμηπόλος, ἐν ἡ περιπτώσει ὑπηρετεῖ ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐπίκουρος θαλαμηπόλος δύστις ἔχει διατεθῇ ὑπὸ τοῦ πλοιαρχοῦ εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ κατωτέρου πληρώματος, νὰ ἐνεργήσῃ οὔτος τὸ σερβίρισμα τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου.

'Ἀπάντησις: 'Ο θαλαμηπόλος εἶναι ὑποχρεωμένος κατὰ τὸ ἀρθρον 99 τοῦ KEY ΦΠ ἀνα τῶν 800 κ.ο.χ. μεταξὺ τῶν ἀλλων νὰ περιποιήσται καὶ νὰ ἔξυπηρετῇ τὸν πλοιαρχὸν καὶ τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ σκάφους. 'Υπάρχοντος ἐπικούρου οὔτος ἔκτελει τὰ ἐν ἀρθρῳ 100 τοῦ KEYΦΠ καθήκοντα κυρίως καθ' δῆπος ἀφορᾶ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς τὰ δὲ λοιπά ἐπικουρικά τοῦ θαλαμηπόλου καθήκοντά του θὰ τὰ ἐκτελέσῃ ἀναλόγως τοῦ διατίθεμένου χρόνου μετὰ τὴν ἀνατεθεῖσαν εἰς αὐτὸν παρὰ τὸν πλοιαρχὸν ἔξυπηρέτησιν τοῦ κατωτέρου πληρώματος.

3. Διατήρησις φυλακῶν κατὰ διάρκειαν φορτεκφορτώσεως δεξαμενοπλοίων ἐν λιμένι.

'Ἐρωτημα: 'Εὰν διατηρουμένων τῶν φυλακῶν δεξαμενοπλοίου ἐν λιμένι οὐχὶ διὰ λόγους ἀσφαλείας καὶ τῶν ἀνδρῶν αὐτῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν φορτεκφορτώσεων αὐτοῦ ποιοὶ ὑπερωρίαι καταβάλλονται.

'Ἀπάντησις: 'Εν περιπτώσει καθ' ἦν αἱ φυλακῆς ὑπερωρία διὰ τρεῖς ὥρας κατὰ δέσμων καθάδιπτον τοῦ θαλαμηπόλου καθήκοντά του θὰ τὰ ἐκτελέσῃ διατίθεμένου χρόνου μετὰ τὴν ἀνατεθεῖσαν εἰς αὐτὸν παρὰ τὸν πλοιαρχὸν πληρώματος.

4. Μετάθεσις ὡρῶν ἐργασίας.

'Ἐρωτημα: 'Εὰν δικαιούνται ὁ πλοιαρχὸς δῆπος, ἐπὶ τῷ σκοτῷ ἔκτελέσεως συγκεκριμένης ἐπειγούσης ἐργασίας, προθαύμηντος τὴν κατανομὴν τοῦ πληρώματος εἰς φυλακάς καλυπτούσας δόλοιηρον τὸ 24ωρον.



ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ
ΤΑ
HEMPPELS

DAY SHIP SUPPLY

602 W. Hemlock Ave. (P.O.Box 127) Phone 267 - 3813

CODS BAY, OREGON U.S.A.

COMPLETE DECK, ENGINE, STEWARD STORES - LAUNDRY SERVICE
TAX. FREE LIQUOR, CIGARETTES, BEER

Απάντησις: Συμφώνως πρός τάς διατάξεις τής Ισχυόσης Συλλογικής Συμβάσεως (Κεφ. Γ') αἱ ὥραι ἐργασίας τοῦ προσωπικοῦ καταστρώματος ἐν πλῷ εἰναι σαφῶς προκαθητισμέναι τόσον διὰ τοὺς ἔκτελούτας φυλακὴν ἄνδρας, δύον καὶ διὰ τοὺς ἀσχολουμένους εἰς τὰς πάσης φύσεως ἐργασίας ἡμέρας (DAYMAN).

Διὰ τοὺς τελευταίους αἱ ὥραι ἐργασίας δρίζονται εἰς 8 ἀπὸ Δευτέρας μέχρι καὶ τῆς Παρασκευῆς καὶ εἰς 5 κατὰ τὸ Σάββατον, ἀρχονται δὲ κατὰ κανόνα τὴν 07.00 ἢ τὴν 08.00 ὥραν ἀναλόγως τῆς ἐποχῆς τοῦ ἔτους (ἀρθρον 124 KEYΦΠ ἀνω τῶν 800 κ.ο.χ.). Ἐκ τῶν ἀνωτέρων συνάγεται ὅτι δὲν παρέχεται εὐχέρειας ἀλλαγῆς τοῦ ὥραρίου ἐργασίας διὰ τὰς συνήθεις ἐργασίας τοῦ πλοίου.

5. Καθήκοντα Δοκ. Μηχανικοῦ.

Ἐρώτημα: Εἴναι οἱ Δοκ. Μηχανικοῖ δέοντος νὰ ἑκτελοῦν οἰσαδήποτε ἐργασίαν ἢ δοποία τοὺς ἀνατίθεται κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φυλακῆς των ἢ τῶν ὥρων ἐργασίας (βάρους).

Απάντησις: Κατὰ τὸ ἀρθρον 84 τοῦ KEYΦΠ ἀνω τῶν 800 κ.ο.χ. ὁ Δόκιμος Μηχανικὸς ἀσκεῖται ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν καὶ τὰς ὁδηγίας τῶν Α' καὶ Β' της μηχανικῶν εἰς πᾶν διῆ, ἀφορᾶ τὴν ὑπηρεσίαν μηχανῆς, καὶ μετέχει τῶν φυλακῶν ὡς βοηθὸς τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς μηχανῆς, ἀπαγορευμένης ἀπολύτως τῆς ἀναθέσεως εἰς αὐτὸν οἰσαδήποτε ὑπευθύνους ἐργασίας μηχανῆς μετέχει ἐπίσης τῶν διατασσομένων ἐπισκευῶν μηχανικῆς φύσεως κατὰ τὰς ὥρας ἐργασίας συμφώνως πρὸς τὰ ἐν ἀρθρῳ 73 τοῦ Κανονισμοῦ δριζόμενα. Πρὸς τούτοις διευκρινίζεται ὅτι μαλονότι ἡ ὑπ' ἀριθ. 87953/2006/10.11.62 ἀπόφασίς μας προβλέπει ποῖοι θὰ ἑκτελοῦν ὡρισμένας ἐργασίας ἐν τῷ μηχανοστασίῳ ἐν τούτοις ὁ Δοκ. Μηχανικός δὲν ἔξαιρεται τῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς παντὸς εἶδους ἐπισκευάς μηχανικῆς φύσεως.

6. Τμηματικὴ καταβολὴ ἀδείας ναυτικοῦ.

Ἐρώτημα: Εἴναι ὑποχρεοῦται τὸ πλήρωμα νὰ ἀπόδεχῃ τμηματικῶς ἢ νὰ ἀξιώσῃ τὴν ἔξόφλησιν τῆς ὀφειλομένης αὐτῷ ἀδείας πρὸ τῆς ἀπολύτευσης τοῦ.

Απάντησις: Συμφώνως πρὸς τὴν Ισχύουσαν Συλλογικήν Σύμβασιν ποντοπόρων πλοίων ὁ ναυτικὸς δικαιοῦται ἀδείας μετὰ τὴν συμπλήρωσιν ἐνὸς ἔτους συνεχοῦς ὑπηρεσίας ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ πλοίων τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτητοῦ. Συνεπῶς πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἔτησίας ὑπηρεσίας δὲν δικαιοῦται ἀδείας πολλῷ δὲ μᾶλλον νὰ τύχῃ τμηματικῆς παροχῆς τῆς ἀδείας.

Μετὰ τὴν πάροδον ἔτους συνεχοῦς ὑπηρεσίας καθίσταται δυνατὴ ἢ καταβολὴ τοῦ ἀντίτιμου τῆς ἀναλογούσης ἀδείας συνεχιζόμενης τῆς ναυτολογήσεως τοῦ.

Δ. ΕΚΤΑΚΤΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ (ΕΞΤΡΑ) — ΙΔΙΑΙΤΕΡΑΙ ΑΜΟΙΒΑΙ

1. Αμοιβὴ πλυσίματος κυτῶν ταυτοχρόνων μὲ καθαρισμὸν αὐτῶν.

Ἐρώτημα: Εἴναι τὸ πλύσιμον τῶν κυτῶν τοῦ σκάφους διενεργούμενον ταυτοχρόνων μὲ τὸν καθαρισμὸν αὐτῶν, περιλαμβάνεται εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ καθαρισμοῦ ἢ θεωρεῖται ὡς ξεχωριστὴ ἐργασία ἀμειβομένη ἰδιαιτέρως πέραν ἔκεινης τῆς τοῦ καθαρισμοῦ τῶν κυτῶν.

Απάντησις: Εφ' ὅσου ἡ πλύσις τῶν κυτῶν ἐκτελεῖται ταυτοχρόνως μὲ τὸν καθαρισμὸν αὐτῶν δὲν ὄφελεται ἰδιαιτέρας ἀμοιβὴ ἐπὶ πλέον τῆς ὑπὸ τοῦ Κεφαλαίου Ζ πργ. 6' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως καθοριζομένης τοιάτης διὰ τὸν καθαρισμὸν αὐτῶν. Εἰς ἦν διῆς περίπτωσιν ἡ πλύσις τῶν κυτῶν ἐνεργεῖται κεχωρισμένως ὄφελεται διὰ τὴν ἐργασίαν ταύτην ὀλόκληρος ἡ ἀμοιβὴ ἡ προβλεπομένη ὑπὸ τῆς Σ. Συμβάσεως διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν κυτῶν.

Ο 'Υπουργός
ΑΘΑΝ. Ν. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
'Αντιναύαρχος Β.Ν. ἔ.α.

ΠΑΛΑΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

Ο ΝΟΜΟΣ ΔΗ' ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΤΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΜΑΣ κ. ΝΙΚ. Σ. ΧΑΛΚΙΑ

Τὰ τοῦ Συμβούλιον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διέπονται ἀπὸ τὸν νόμον 3141 τῆς 18/23 Φεβρουαρίου 1955 (ΦΕΚ Α 43) διῆς ισχύει καὶ σήμερον. Ο νόμος οὗτος κατήργησε τὸν ΑΝ 596/1945 (ΦΕΚ 245 Α/4.10.1945) ὃς εἶχε τροποποιήθη διὰ τοῦ Ν.Δ. 91/46 (ΦΕΚ 268 Α/7.9.1946).

Ἄξιος ιδιαιτέρας προσοχῆς εἶναι ὁ «Περὶ συστάσεως Συμβούλιου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ περὶ μέτρων προστασίας αὐτῆς» Νόμος ΔΗ' (ὑπ' ἀριθ. 4008) τῆς 19 Ιανουαρίου 1912 (ΦΕΚ 55/1912), διῆς δεσμούς δὲν ισχύει πλέον, ἀλλ' εἶναι ἀξιοπρόσεκτος διὰ τὸ πνεῦμα τῆς ἐποχῆς καὶ τὰς ἀρχὰς αἵτινες διεῖπον τὰ τότε συναλλακτικά ἦθη.

Ἐν ἀρθρῳ 5 τοῦ νόμου τούτου δρίζονται τὰ ἔξις:

«Εἰς τὸ συμβούλιον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνατίθεται ἡ ἐπιμέλεια τῆς συγκροτήσεως συνδέσμου τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν, σκοπὸν ἔχοντος νὰ ἀναλαμβάνωσι τὸ μέλη αὐτοῦ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἀποζημιώσῃ συμμέτρως πάντα ἀσφαλιστήν Ἐλληνικοῦ πλοίου ἀνήκοντα εἰς τὸν σύνδεσμον εἴτε θαλασσίων μεταφορῶν διὰ τοῦ πλοίου πλοίου τοῦ Γεν. Διευθυντήν τῶν προξενῶν. ὑποδέσμεων τοῦ 'Υπ. Εξωτερικῶν, 3) τὸν τμηματάρχην τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐκ τοῦ ἀποπλιστῶν, ἐνὸς πλοιάρχου καὶ ἐνὸς μηχανικοῦ Ε.Ν.

Περαιτέρω καὶ διὰ νὰ γίνῃ ἀντιληπτὸν ἐν ὅλῃ τοῦ τῇ ἐκτάσει τὸ ἀνωτέρω ἀρθρον, παραθέτομεν καὶ τὰ ἀρθρα 2 καὶ 3 τοῦ αὐτοῦ νόμου.

Κατ' ἀρθρον 2 «εἰς τὸ συμβούλιον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνατίθεται εἰδικῶς ἢ ἀνωτέρως ἐπόπτεια τῆς ὑπὸ τῶν διοικητικῶν ἀρχῶν ἀφαρογής τῶν κειμένων διατάξεων, αἵτινες ἀφορῶσιν εἰς τὴν ἔρευναν τῶν ἀκτῶν, τῶν ναυαγίων καὶ τῶν ἀδαριῶν τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων καὶ τῶν δι' αὐτῶν ἐνεργούμενων θαλασσικῶν μεταφορῶν». Καὶ ἐν ἀρθρῳ 3 διαλαμβάνεται ὅτι «Τὸ συμβούλιον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατὰ διατάγην τοῦ 'Υπουργείου ἢ κατ' αἴτησην παντὸς ἐνδιαφερομένου, ἡ καὶ αὐτεπαγγέλτως, ἀποφαίνεται ἀν ὑπάρχῃ δόλος ἐπὶ τῶν ἐν τῷ ἀρθρῳ 2 ναυαγίων καὶ ἀδαριῶν τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων καὶ τῶν δι' αὐτῶν ἐνεργούμενων μεταφορῶν». Καὶ ἐν ἀρθρῳ 7 τοῦ ιδίου νόμου ΔΗ' καθιερουμένη εἴτε τὴν σία τοῦ Κράτους συνδρομὴ πρὸς τὴν 'Ελληνικήν Ναυτικήν "Ενωσιν ἐκ δρ. 3000, ἢς 'Ενωσεως διαλογισμένης ἢ περιουσία περιέρχεται εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον».

Προνοητικός ὁ τότε νομοθέτης ήθελεν ὅφ' ἐνὸς μὲν νὰ δημιουργῇ πόρους εἰς τὸ ΝΑΤ, ὁφ' ἔτερου δὲ, διαδέπτων τὴν ἀξίαν τῆς Ναυτιλίας, ώρισε καὶ ἐπησίαν συνδρομὴν διὰ τὴν 'Ελληνικήν Ναυτικήν "Ενωσιν!»

Σήμερον ἡ Ναυτιλία δίδει καὶ προσφέρει εἰς τὸ Κράτος πολλά. 'Απὸ τὸ Κράτος ἔχει μίαν εὑμενή μεταχείρισιν, ὀλλ' ἐπιχορηγήσεις δὲν ἔχει.

Ἐπίσης τὸ ΝΑΤ ἀγωνίζεται ν' ἀντιπεξέθηεις τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ, ἀλλὰ πόρους σημαντικοὺς ἐκτὸς τῶν εἰσφορῶν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν πληρωμάτων δὲν ἔχει. Καὶ ἐνδείκνυται ν' ἀποκτήσῃ, διὰ νὰ δειπνίσῃ συνεχῶς τὰς παρεχάς πρὸς τοὺς ἀπομάχους, τὰς χήρας καὶ πά σφραντά των.

ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ
Δικηγόρος

16 - 20 TENNANT STREET
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN

BOX: 4797
PHONE: 31339 - 28829
A/H 68840 - 492230

CAPE TOWN

FAROS & CO. (PTY.) LTD. GENERAL SHIP CHANDLERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Γερ. Θωμάτος, Γεώργ. Δεσιμώνης

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΑΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

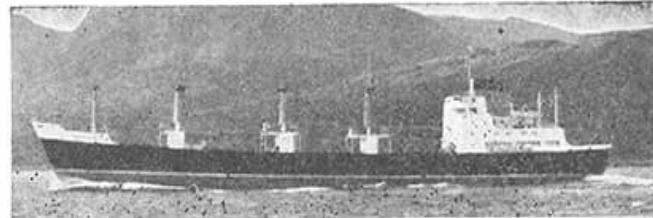
ΚΡΑΤΙΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ, ΤΟΥΣ
ΝΟΤΙΟΑΦΡΙΚΑΝΙΚΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ Ν. ΑΦΡΙΚΗΣ

LINALUX MARINE GLOSS FINISHES

ICI's up-to-date Marine Finishes are protecting ships all over the world. LINALUX Superstructure Gloss Finish and LINALUX Quick-drying Topsid Paint are two high quality materials which by their excellent durability cut maintenance costs by reducing the frequency of repaints.



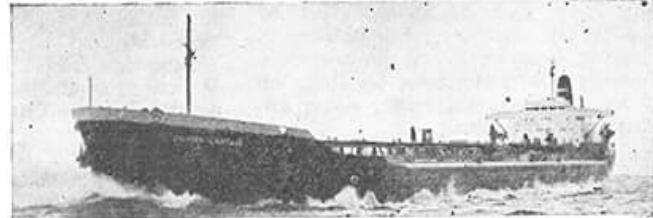
M.V. Ilesha Palm (Palm Line Limited)



M.V. Scythia (Cunard Steam-Ship Company Limited)



M.V. Norwave (North Sea Ferries)



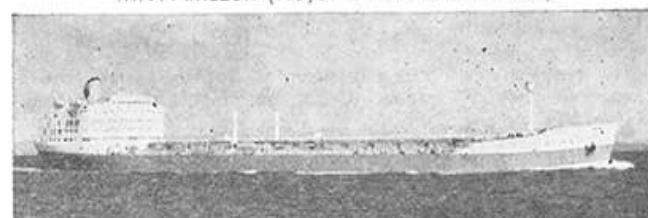
S.S. British Captain (BP Tanker Co. Limited)



M.V. Amazon (Royal Mail Lines, Limited)



M.V. Benarmin (Ben Line Steamers Limited)



S.S. Otina (Shell Tankers (U.K.) Limited)



M.V. Port Invercargill (Port Line Limited)

LINALUX Quick-drying Topsid Finish is the latest development in conventional air drying paints—drying within 2 to 4 hours it enables overside work to be completed rapidly without risk of interference from weather.

The cost of topside and boottop maintenance is reduced because the gloss and colour retention of 'Linalux' Quick-drying Finish allow minor damage to be touched in without marring the general appearance of the ship—thus avoiding the need for complete repaints.

LINALUX Superstructure Gloss Finish is a high quality alkyd based paint which has been proven by many years' service, and which is continually being improved by work carried out by ICI's Technical Departments.

The appearance of all deck and superstructure paint-work is maintained at a high level with the minimum effort because 'Linalux' has excellent durability and resistance to abrasion and wear.

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD. PAINTS DIVISION · MARINE SALES DEPT. · SLOUGH · BUCKS

Sole agents for I.C.I. Marine Paints in Greece—The 'Star'
Commercial-Maritime & Provisions Company Limited, Yannoulato Building, Karaiskaki Square, Piraeus.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΣΚΕΨΗΝ ΤΩΝ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ

ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΑΙ ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ Κ.Κ. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΥ ΚΑΙ Γ. ΚΟΛΥΜΒΑ

Κατά σχετικήν άναφοράν πρός τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας τοῦ καθηγητοῦ κ. Κυρ. Β. Σπηλιοπούλου, μέλους τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας εἰς τὴν Διεθνῆ Διπλωματικὴν Διάσκεψιν τῶν Βρυξελλῶν (Μάϊος 1967) κατηγορήθησαν καὶ ὑπεργάφοισαν ὑπὸ σχεδὸν ὅλων τῶν ἐκπροσωπουμένων κρατῶν (51 κράτη συμμετέσχον καὶ ἄλλα 10 ἀπέστειλαν παρατηρητάς) αἱ κάτωθι πέντε διεθνεῖς συμβάσεις, ἀναφερόμεναι εἰς θέματα τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου:

1) 'Η Διεθνῆς Σύμβασις διὰ τὴν ἐνοποίησιν κανόνων τινῶν ἀφορώντων εἰς τὰς ναυτικὰς ὑποθῆκας καὶ τὰ προνόμια. Αὕτη ἀντικαθιστᾷ τὴν Σύμβασιν τοῦ 1926 ἡτις εἶχε τὸ αὐτὸ ἀντικείμενον.

2) 'Η Διεθνῆς Σύμβασις δι' ἥς τροποποιεῖται ἡ ισχύουσα Διεθνῆς Σύμβασις περὶ θαλασσίας ἀρωγῆς καὶ ναυαγιαικρέσεως.

3) 'Η Διεθνῆς Σύμβασις διὰ τὴν ἐνοποίησιν κανόνων ἀφορώντων τὴν προστασίαν δικαιωμάτων ἐπὶ ναυπργούμενων πλοίων. 'Η Σύμβασις αὕτη εἶναι γέα καὶ ἀφορᾷ ἴδιως τὴν ρυθμίσιν τῆς ὑποθῆκης ἐπὶ τῶν ὑπὸ κατασκευὴν πλοίων περὶ ἥς προβλέπει ἡδη ἡ ἡμετέρα νομοθεσία.

4) 'Η Διεθνῆς Σύμβασις διὰ τὴν ἐνοποίησιν κανόνων τινῶν ἀφορώντων τὴν διὰ θαλασσής μεταφοράν τῶν ἀποσκευῶν τῶν ἐπιβατῶν. 'Η Σύμβασις αὕτη εἶναι νέα ἀλλὰ τὸ θέμα εἰς ὃ ἀναφέρεται ρυθμίζεται ἡδη ἐν μέρει παρὰ τοῦ ἡμετέρου Κώδικος 'Ιδ. Ναυτ. Δικαίου. Καὶ

5) 'Η Διεθνῆς Σύμβασις δι' ἥς τροποποιεῖται ἡ Σύμβασις τῶν Βρυξελλῶν περὶ Φορτωτικῶν τοῦ 1924, ἡτις ἔχει εἰσαχθῆ παρ' ἡμῖν ὡς ἐσωτερικὸν δίκαιον ὑπὸ τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.

Τὰς ἀνωτέρας συμβάσεις ἐνέκρινε καὶ ὑπέγραψε καὶ ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία, ἡτις καὶ συνιστᾶ τὴν ταχείαν ἐκ μέρους τῆς 'Ελλάδος κύρωσιν αὐτῶν.

Θά γεννηθῇ θεοβαίως θέμα ἀναπροσαρμογῆς τῆς ἐσωτερικῆς μας νομοθεσίας πρὸς ἀποφυγὴν δύο διαφόρων ρυθμίσεων, αἵτινες ὅχι μόνον οὐδένα σκοπὸν ἔξηπητοῦν ἀλλὰ ἀντιθέτως βλάπτουν. Τὸ θέμα ὅμως τοῦτο οὐδεμίαν ἀπὸ οὐσιαστικῆς πλευρᾶς δυσκολίαν παρουσιάζει, διότι ἡ μὲν Διεθνῆς Σύμβασις περὶ ὑποθῆκην καὶ προνομίων ἡτις εἶναι ἡ σπουδαιοτέρα καὶ πλέον ἐνδιαφέρουσα τὰ ἐλληνικὰ συμφέροντα ἐφαρμόζεται ἡδη παρ' ἡμῖν, ὅλῃ ὑπὸ τὴν ἀτελεστέραν αὐτῆς μορφὴν, τούτεστιν ὡς εἶχε διατυπωθῆ τὸ 1926, βάσει ρητῶν περιεχομένου εἰς τὰς ἐγκριτικὰς πράξεις τοῦ ἄρδρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687)1953, ἡτοι ἐπὶ τοῦ σημαντικώτερου ποσοστοῦ τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, αἱ δὲ λοιπαὶ 4 Συμβάσεις εἴτε ἀφοροῦν θέματα ζωτικὰ μέν, ὅλῃ τὰ διοικητικά συμπληρῶν τὴν ὑπάρχουσαν νομοθεσίαν ὡς ἡ Σύμβασις περὶ θαλασσίας ἀρωγῆς καὶ ἡ Σύμβασις περὶ Φορτωτικῶν, εἴτε ἀφοροῦν θέματα περὶ ὧν προβλέπει, ἔστω οὐχὶ πλήρως, ἡ υφισταμένη νομοθεσία.

Κατὰ τὰς ἐργασίας τῆς Διασκέψεως, ἡ 'Ελληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἔσχε τὴν ἰκανοποίησιν ὅτι ἡ παρέμβασίς τῆς ὑπῆρχεν ἀποφασιστική καὶ ἐπέσυρε τὴν γενικὴν ἐπιδοκιμασίαν ἐπὶ δύο καιρίων θεμάτων: Πρῶτον δι' ὑποθῆκείσης τὴν τελευταίαν στιγμὴν τροπολογίας ἐπέτευξε τὴν μείωσιν τοῦ χρόνου παρακολούθησες τῶν ναυτικῶν προνομίων (droit de suite) ἀπὸ 2 έτης ὡς προέβλεπε τὸ τελικὸν κείμενον τῆς Συμβάσεως διατυπωθὲν κατόπιν ἐντόνων συμβιβαστικῶν

προσπαθεῖσιν μεταξὺ ἀντιμαχομένων ἀπόφεων εἰς 1 ἑτο, πρόγυμα τὸ ὅποιον ἔχει σημασίαν ὅχι μόνον διὰ πάντα ἐνυπόθηκον διανειστήν, ἀλλὰ εἰς πάσαν περίπτωσιν ἀγοραστωλησίας πλοίου καὶ Δεύτερον, κατόπιν προτάσεως τῆς 'Ελλάδος, ἡ τροποποιητικὴ Σύμβασις περὶ Φορτωτικῶν ἀνεστάλη, διότι ἐπέκειτο νὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν τμῆμα μόνον αὐτῆς, μὴ ἐπιτευχθείσης συμμετέσχεις ἀφ' ἐνὸς τοῦ πρόστιμου τοῦ μεταφορέως καὶ ἀφ' ἐτέρου ὡς πρὸς τὸ θέμα τῶν δρίων ἐφαρμογῆς τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως.

'Η λαθοῦσα χώραν ὑπογραφὴ ἔχει τὴν σημασίαν ὅτι τὰς ὑπογράψαντα Κράτη ἔδεσμενθησαν ὡς πρὸς τὰς ἐγκριθείσας ὑπὸ τῆς Διασκέψεως διατάξεις αὐτῆς, αὔτινες κατὰ συνέπειαν δὲν θὰ ἐπανασυζητηθοῦν κατὰ τὴν προβλεπομένην πρὸς ὀλοκλήρωσιν τῆς Συμβάσεως ταύτης νέαν Διάσκεψιν.

'Η 'Ελληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἀπετελεῖτο ἀπὸ τὸν Πρεσβευτὴν τῆς 'Ελλάδος κ. 'Αλ. 'Αργυρόπουλον, τὸν ἀντιπρόσωπον τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶς δικηγόρον κ. Γ. Κολύμβαν καὶ τὸν καθηγητὴν κ. Σπηλιόπουλον.

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Κ. Γ. ΚΟΛΥΜΒΑ

'Ιδου ἐν συνεχείᾳ λεπτομερεστέρα ἔκθεσις ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς Διασκέψεως τοῦ συνεργάτου μας κ. Γ. Κολύμβα, 'Αναφέρεται κυρίως αὐτῆς τὰ περὶ ἐνοποίησεως τῶν κανόνων, τῶν ἀφορώντων εἰς τὰς ναυτικὰς ὑποθῆκας καὶ τὰ προνόμια. 'Αμεσώτερον αὐτὴ ἐνδιαφέρεται τὴν Ναυτιλίαν μας:

I.— Χωρὶς νὰ ὑποτιμῶ τὴν σημασίαν τῶν λοιπῶν θεμάτων μὲ τὰ ὅποια ἡ χολογῆθη ἡ Διπλωματικὴ Συνδιάσκεψις τῶν Βρυξελλῶν τοῦ Μαΐου τρέχοντος ἔτους, φρονῶ ἐν τούτοις ὅτι τὸ σπουδαιότερον πάντων ἡτο τὸ θέμα τῆς νέας Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ ναυτικῶν ὑποθηκῶν καὶ προνομίων. Ποιοῦμαν δὲ λόγουν περὶ «νέας» Διεθνοῦς Συμβάσεως, διότι καίτοι τὸ ἐνώπιον τῆς Συνδιασκέψεως τεθὲν κείμενον εἶχεν ἀποκληθῆ «Σχέδιον Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ τροποποίησεως τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως ἐπὶ τῆς ἐνοποίησεως κανόνων τινῶν ἀφορώντων εἰς τὰς τηνότων προνομία καὶ τὰς ναυτικὰς ὑποθῆκας τῆς 10 'Απριλίου 1926», ἐν τούτοις ἡδη ἀπὸ τῶν πρώτων συνεδριάσεων ἐτονίσθη ὅτι ἡ ἐπικεφαλής τοῦ Σχεδίου δὲν ἀνταποκρίνεται εἰς τὸ περιεχόμενον αὐτοῦ, ὅπερ ἀποτελεῖ νέαν Συμβάσιν.

'Ετονίσαται ἀνωτέρω ὅτι θεωρῶ τὴν νέαν ταύτην Διεθνῆ Σύμβασιν ὡς τὸ σπουδαιότερον θέμα τῆς Διπλωματικῆς Συνδιασκέψεως καὶ τούτῳ διότι εἶναι γνωστά αἱ συμβάσεις ἀφ' ἀς τελεῖ τὸ ποντοπόρος 'Ελληνικὴ Ναυτιλία, ἡ ναυγκασμένη νὰ προσφέγῃ εἰς τὸ ξένον κεφάλαιον καὶ νὰ παρέχῃ συνεπῶς ἔξασφαλίσεις εἰς τοὺς ξένους δανειστάς. Οὗτοι, ὡς εύνόητον, δὲν ἐνδιαφέρονται μόνον διὰ τὸ νομικὸν καθεστῶ τῆς ὑποθῆκης, ὅλῃ καὶ διὰ τὴν ἔργων τοῦ προσφέγη εἰς τὸ ξένον κεφάλαιον καὶ παρέχει συνεπῶς ἔξασφαλίσεις εἰς τοὺς ξένους δανειστάς. Οὗτοι, ὡς εύνόητον, δὲν ἐνδιαφέρονται μόνον διὰ τὸ νομικὸν καθεστῶ τῆς ὑποθῆκης, ὅλῃ καὶ διὰ τὴν ἔργων τοῦ προσφέγη εἰς τὸ ξένον κεφάλαιον καὶ παρέχει συνεπῶς ἔξασφαλίσεις εἰς τοὺς ξένους δανειστάς.

II.— Πρὸ πάστης ἐκθέσεως λεπτομερειῶν

τικῶν προνομίων, ὡς μαρτυρεῖ τὸ γεγονός ὅτι παραπομφείσης εἰς 'Υπεσπιτροπήν (commission «C») τῆς μελέτης τοῦ Σχεδίου καὶ τῶν ἐνὸς αὐτοῦ προταθεισῶν τροποποίησεων, συμμετέχοντας εἰς ταῦτη ὅλαι σχεδὸν αἱ χώραι μὲ πλείονας ἀντιπρόσωπους, πράγμα ὅπερ δὲν συνέθη, εἰς τὴν αὐτὴν τούλαχιστον ἔκτασιν, μὲ τὰς ἄλλας 'Υπεσπιτροπάς.

III.— Πρὸ πάστης ἐκθέσεως λεπτομερειῶν ἐπὶ τὸν καθ' ἔκστον ἄρδρον τῆς Νέας Διεθνοῦς Συμβάσεως, φρονῶ ὅτι προηγεῖται ἡ ἐρευνα τῆς δυνατοτότητος κυρώσεως τῆς νέας Συμβάσεως ἐκ μέρους τῆς 'Ελλάδος.

'Οσον ἀφορᾷ τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος, τοῦ 1926, γνωστὸν τυγχάνει ὅτι ἡ 'Ελλὰς δὲν ἐκύρωσε ταύτην. Οὐδαμοῦ — καθ' ὅσον ἔγω τούλαχιστον γνωρίζω — ἐδημοσιεύθη ἐπίσημός τις ἀποψίς πρὸς δικαιολογίαν τῆς μὴ κυρώσεως τῆς Συμβάσεως ἐκείνης. 'Εν τούτοις, φαίνεται ὅτι ὡς κύριον πρόσκομμα τῆς κυρώσεως ἔθεωρήθη τὸ γεγονός ὅτι τὸ ἄρδρον 2 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τοῦ 1926 προέβλεπε προνόμια περισσότερα τῶν δοσῶν ἀνεγνώριζε παρ' ἡδην ὡς νόμος ΓΨΙΖ, δοστις προηγεῖταις πολλῶν ὄλλων νομοθεσίων καὶ ἐν τῇ πεποιθήσει ὅτι τὰ πολλὰ προνόμια κείνται εἰς τὸ διάρος τῆς ναυτικῆς πιστεως, συνέστειλε τάπτα.

'Η μὴ κύρωσις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τοῦ 1926 δὲν φαίνεται νὰ ἐθλαψε τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν μέχρι τοῦ πέραστος τοῦ διευθέτου παγκοσμίου πολέμου, πιθανῶς διότι δὲν ἐγένετο ἔως τότε προσφυγὴ εἰς τὸ ξένον κεφαλαίον, τούλαχιστον τῆς ἐκτάσεως, ἦν αὐτὴ προσέλαβε μετὰ τὸν πόλεμον, κυρίως δὲ μετὰ τὸ Ν.Δ. 2687)1953.

Πρόσηματι, δταν μετὰ τὴν νομοθεσίαν περὶ εἰσαγωγῆς καὶ ἐπενδύσεως κεφαλαίων ἔξωτεροι, ἐτέθη ζητήματα εἰσαγωγῆς πλοίων ὡς κεφαλαίων ἔξωτεροι, ἦν διηκόλυνε τὸ ἄρδρον 13 τοῦ Ν.Δ. 2687)1953 καὶ προκειμένου νὰ γίνῃ ηρολόγησης τῶν πλοίων τού-

Your Agents

VINKE & C°

Shipowners - Shipmanagers - Shipbrokers

Forwarding Agents - Insurance Sale and Purchase

ROTTERDAM - AMSTERDAM - ANWERP - CAPE TOWN

In shipping for more than a Century.

των εις τὸ Ἑλληνικὰ νηολόγια, παρέστη ἀνάγκη νὰ ζητηθῇ ἡ συγκατάθεσις τῶν ἔνονων δανειστῶν, εἰς οὓς εἶχε προσφύγει ἐν μεγίστῃ ἑκτάσει, μετὰ τὸ πόλεμον ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμός.

"Η συγκατάθεσις αὕτη δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ παρασχεθῇ, χορὶς νὰ πληροφορηθοῦν προηγουμένων οἱ ἔνοι: δανεισταὶ τὸ νομικὸν καθεστῶς ὑπὸ τὸ ὄποιον θὰ ἔτελον τὰ πλοῖα μετὰ τὴν ἐγγραφὴν τῶν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νηολόγια. Τὸ νομικὸν τοῦτο καθεστῶς περιελήφθη εἰς τὰς κατὰ τὸ ἄρθρον 13 τοῦ N.D. 2687)53 ἑκδιδομένας δι' ἐν ἕκαστον πλοίον Ἐγκριτικὰς Ἀποφάσεις.

Κατὰ τὴν ἔρευναν τὸν περιεχόμενον τῶν Ἐγκριτικῶν Ἀποφάσεων τούτων, οἱ ἔνοι δανεισταὶ, καίτοι ἐν γνώσει τελούντες τοῦ ἥσσονος ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν προνομίων ἔτινα ἀναγκωρίζει ἡ ἐσωτερικὴ νομοθεσία ἐν Ἑλλάδι, ἡξιῶσαν παρὰ ταῦτα νὰ συμπεριληφθῇ εἰς τὰς ὡς ἄνω Ἐγκριτικὰς Πράξεις διτὶ τὰ προηγούμενα τῆς ὑποθήκης ναυτικὰ προνόμια, ἔσονται τ' ἀναγκωρίζουντος ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926.

Δὲν ἐνδιαφέρει τὴν παροῦσαν ἐργασίαν ἡ ἔρευνα τοῦ λόγου δι' ὃν διετυπώθη ὑπὸ τῶν ἔνονων δανειστῶν, ἡ ἀξιώσις αὕτη. Γεγοὺς παραμένει ὅτι συνεπείᾳ τῆς ἀξιώσεως ταύτης, ἀποσαι αἱ Ἐγκριτικαὶ Πράξεις περιέλαβον διοικοῦν δρόν, ἐπαναλαμβανόμενον στρεγοπόντας καὶ σταν ἀδύτῳ τὸ πλοῖον ὃπερ εἰσάγεται ἐν Ἑλλάδι ὡς κεφαλαίον ἔσωτερικοῦ δὲν διαρύνεται δι' ὑποθήκης, τούλαχιστον κατὰ τὸν χρόνον τῆς νηολογήσεως του.

Οὕτω, εἰς ὑπέρ τὰς δύο χιλιάδας πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν, τὸ περὶ ναυτικῶν προνομίων τμῆμα τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926, ισχύει ὡς συμβατικὸν καθεστῶς, ἀποκλειομένης ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἄρθρου 205 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ ἐπὶ ἀναγκαστικῆς ἑκτέλεσεως κατὰ πλοίον τοῦ ἄρθρου 13, ἐν Ἑλλάδι ἐνεργούμενης, λόγῳ τῆς συνταγματικῆς προελεύ-

σεως τῶν Ἐγκριτικῶν Πράξεων τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ N.D. 2687)1953.

Κατ' ὃ δικαιουθίσαι, τὸ προεκτεθὲν ἐπιχείρημα ὑπὲρ τῆς μῆτρας τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926 — ἐὰν ἀπετέλεσε τοῦτο τὴν αἵτιαν τῆς μῆτρας τῆς σηματίας του κατὰ τὸ πλεῖστον.

'Ο Κώδικς Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου προέκρινε, ὡς μαρτυρεῖται ἐν τῇ Εἰσητικῇ 'Ἐκθέσει αὐτοῦ, τὴν ἐμμονὴν εἰς τὸ ὑφιστάμενον δίκαιοιν, διότι ἡ ναυτικὴ πιστίς, ἡς θὰ ἔχῃ ἀνάγκην ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, τονύται ἐὰν τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης προηγούνται δύον τὸ δυνατὸν ὀλιγάτερα προνόμια. Δὲν δύναται ν' ἀμφισθητῇ ἡ θεωρητικὴ ὄρθοτης τῆς ἀντιλήψεως ταύτης. Ἀλλὰ ἐπίσης δὲν δύναται ν' ἀμφισθητῇ ὅτι διὰ λόγους σοδαρούς — ἀδιάφορον ἐδῶ ποίους — τὸ δικαιόσημον προείλατο τὰ περισσότερα κατ' ἀριθμὸν προνόμια τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν, ἀπὸ τὰ ὀλιγάτερα τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Ἐκπονωθέντος οὕτω κατὰ τὸ πλεῖστον τοῦ κατὰ τῆς κυρώσεως τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν 1926 ἐπιχειρήματος θίθεται τὸ ζήτημα τῆς κυρώσεως τῆς νέας τοισάντης Διεθνοῦς Συμβάσεως, ἥτις θὰ προκύψῃ ἐκ τῆς Διπλωματικῆς Συνδιασκέψεως τοῦ Μαΐου 1967.

Συνομολογῷ ὅτι τὸ ζήτημα δὲν είναι εὐχερές. Αἱ δυσχέρειαι προκύπτουν, κατὰ κύριον λόγον, ἐκ τῆς ἐσωτερικῆς ἡμῶν νομοθεσίας. 'Ως ἔχει αὕτη σήμερον, ἡ τυχὸν κύρωσις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως, θ' ἀποτελέσῃ εἰσαγωγὴν δυαδικοῦ συστήματος, μέλλοντος νὰ δημιουργήσῃ δυσχερίας. 'Αναγκαῖς διθεν, κατ' ἐμὴν γνώμην, τίθεται παράλληλον ζήτημα, ἀνάλογου τροποποιήσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ ἡμῶν δικαίου. Τοῦτο δὲν μοῦ φαίνεται οὔτε δύστοκον οὔτε ἐπικίνδυνον. Καθ' ἡν τοιγάντι, τούλαχιστον ὡς πρὸς τὰ προνόμια, τὸ μέγιστον μέρος, ἵνα μὴ εἴπω τὸ σύνολον τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, ὑπῆρχε εἰς τὴν Διεθνή Σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926,

τὸ δυαδικὸν σύστημα εἰσῆκθη ἐν τοῖς πράγμασιν. Ποίος, μετὰ ταῦτα, ὁ λόγος τῆς ἐμμονῆς τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου εἰς τὰ ἐν ἑτεροτελείαν διατητέθηντα;

'Η κούσθησαν ίκαναι ἐπικρίσεις κατὰ τοῦ Κώδικος ἐπὶ διαφόρων διατάξεων του καὶ ἐλέχθη ὅτι εἰς πλεῖστα αὐτοῖς σημεῖα δὲν ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς συγχρόνου Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. 'Η ἐπικρίσις δὲν εἶναι ἀδικαιολόγητος. 'Ο ἀμφιβάλλων ἄστρος ὑπὸ διφύιν του τὴν ἐμμονὴν τοῦ Κώδικος εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ὑπογραφὴν τῆς φορτωτικῆς ἡ ἀστεροτημή περὶ τῆς χρησιμότητος τῶν δρυμῶν 190 ἔως 194, δι' ὃν ἐρρυθμισθεὶς πλοίους τῆς μεταδιδόσεως τῆς κυριάτητος πλοίου πρὸς ἀσφάλειαν ἀπαιτήσεως. Εἶναι συνεπώς γεγονός ὅτι πολλαὶ διατάξεις τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἔχουν ἀνάγκην τροποποιήσεως.

'Εάν, λοιπόν, τὸ ἐσωτερικὸν ἡμῶν δίκαιον παρεμβαλλεῖται ὡς πρόσκομμα τῆς κυρώσεως τοῦ μελούσης νὰ προκύψῃ ἐκ τῆς Συνδιασκέψεως τῶν Βρυξελλῶν νέας Διεθνοῦ Συμβάσεως, οὐδὲν τὸ ἐπιπροσθούν ίνα μὴ τροποποιηθῇ ἀναλόγως τοῦτο, ὥστε νὰ διευκολύνη τὸν ὑπὸ τῆς Ἐλλάδος κύρωσιν τῆς νέας Διεθνοῦ Συμβάσεως.

III. — 'Ἐπονίσθη ἐν ἀρχῇ τῆς παρούσης, ὅτι τὸ Σχέδιον τῆς ἐπὶ τῶν ναυτικῶν προνομίων καὶ ὑπόθηκῶν διεθνοῦς Συμβάσεως, ἀποτελεῖται τὸ ζήτημα τῆς κυρώσεως τῆς νέας τοισάντης Διεθνοῦ Συμβάσεως, ἥτις θὰ προκύψῃ ἐκ τῆς Διπλωματικῆς Συνδιασκέψεως τοῦ Μαΐου 1967.

"Ἄρθρον 1.

'Ἐνταῦθα τὸ ἐνδιαφέρον είναι ὅτι εἰσάγεται τὸ πρῶτον ὁ δρός «sea-going vessel», διότι δὲν τιθεμέται πρὸ τροποποιήσεων ἡ συμπλόρεσσων τοῦ κειμένου τῆς Διεθνοῦ Συμβάσεως τοῦ 1926. 'Ἐνώπιον ἡμῶν ἐτέθη νέον κείμενον, ἐν πολλοῖς μακρυνόμενον ἀπὸ τῶν διατάξεων τῆς Διεθνοῦ Συμβάσεως τοῦ 1926 καὶ περιέχον νέας διατάξεις. 'Ἐν τοῖς ἐπόμενοις συνεπώς θ' ἀσχοληθῶ μὲ τὰς νέας ταῦτας διατάξεις, αἵτινες ἀλλας τε παρουσιάζουν μεῖζον ἐνδιαφέρον.

"Ἄρθρον 2.

'Νέον είναι τὸ περιεχόμενον τοῦ ἄρθρου τούτου ὃπερ παραπέμπει εἰς τὴν νομοθεσίαν τῆς χώρας ἐνθαρρήσῃ ὅτι αὐτὸς ἀποδίδει πιστότερον τὸν γαλλικὸν δρόν τον «navire» καὶ οὐχὶ ὁ δρός «vessel» ἀπλῶς, διὸ ἔχορησιμοποιεῖ ἡ σύμβασις τοῦ.

'Η δημιούσιτης τὸν διθέλιον ναυτικῶν ὑποθηκῶν, ἡ διναστότης λήψεως γνώσεως τοῦ περιεχομένου ὡς καὶ ἀντιγράφων τῶν ὑποθηκῶν ἐγγράφων προβλέπεται ἐν ἄρθρῳ 1 πρῶτῳ, ὃμιλεὶ δὲ ἐδὼλος ἡ σύμβασις περὶ ὑποθηκῶν εἰς τὸν κομιστήν(αἱ porteur, το bearers) ἵνα καλύψῃ καὶ τὰς τοιούτου εἰδους ἐμπραγμάτους ἀσφαλείας, εἰς ἄς χώρας ἡ ἐσωτερικὴ αὐτῶν νομοθεσία τὰς ἀναγκωρίζει.

'Ρητέον τὸ τόσον τὸ γαλλικὸν κείμενον τῆς νέας Συμβάσεως δοσον καὶ τὸ ἀγγλικόν, μεταχειρίζονται παραλλήλως τοὺς δρούς «hypothecaires» καὶ «mortgagors» λόγῳ τῆς ἀδυναμίας ὀφειλούσης μεταφράσεως τούτων εἰς τὰς διατάξεις τοῦ γλωσσών.

"Άρθρον 3.

'Νέον είναι τὸ περιεχόμενον τοῦ ἄρθρου τούτου ὃπερ παραπέμπει εἰς τὴν νομοθεσίαν τῆς χώρας ἐνθαρρήσῃ ὅτι διατητέθηντα; 'Ασχολεῖται μὲ τὴν ἐπιτάξειν τοῦ ἐντυποθηκού δανειστοῦ καὶ τὴν ἐγγραφὴν πλοίου εἰς τὰ νηολογία μᾶς τῶν συμβαλλομένων χωρῶν, ὅπερ μέχρι τούτου ἦτο ἐγγεγραμμένον εἰς τὰ νηολογία ἑτέρας χώρας ἐκ τῶν συμβαλλομένων. 'Η προβλεπομένη ἐν τῇ τελευταίᾳ τούτη περιπτώσει διαδικασία τῆς ἀναγκαστικῆς ἑκτέλεσεως καταταμβάνεται καὶ ρυθμίζεται ὑπὸ τοῦ δικαίου τῆς χώρας εἰς ἣν γίνεται ἡ ἑκτέλεσις (lex fori).

"Άρθρον 4.

'Είναι καὶ τούτου νέον τὸ περιεχόμενον. 'Ασχολεῖται μὲ τὴν ἐπιτάξειν τοῦ ἐντυποθηκού δανειστοῦ καὶ τὴν συναίνεσιν τοῦ ἐντυποθηκού δανειστοῦ τούτου ἐγγραφὴν πλοίου εἰς τὰ νηολογία μᾶς τῶν συμβαλλομένων χωρῶν, ὅπερ μέχρι τούτου ἦτο ἐγγεγραμμένον εἰς τὰ νηολογία ἑτέρας χώρας ἐκ τῶν συμβαλλομένων. 'Η προβλεπομένη ἐν τῇ τελευταίᾳ τούτη περιπτώσει διαδικασία τῆς ἀναγκαστικῆς ἑκτέλεσεως καταταμβάνεται καὶ ρυθμίζεται ὑπὸ τοῦ δικαίου τῆς χώρας εἰς ἣν γίνεται ἡ ἑκτέλεσις (lex fori).

A firm grasp of the situation

Over a century of shipping experience backs the service we offer to the international shipping industry and being established in London, Hong Kong, New York and Gibraltar we have the world's shipping firmly in our grasp. Agents for the sale and purchase of shipping property. Building contracts arranged. Shipping valuers. Dry cargo and tanker chartering. Ship managers.



Agency representation in

LONDON · HONG KONG · NEW YORK and GIBRALTAR

HARLEY, MULLION & CO. LTD.

LONDON

KEMPSON HOUSE 35/37 CAMOMILE ST. EC3. Tel. AVENUE 2474 (20 lines).

Tel. LONDON 28607/8/9/28813. Cables EVENHANDED LONDON TELEX.

HONG KONG & CO. (Hong Kong) LTD. P. & O BUILDING 13th FLOOR, DES VOREUX ROAD CENTRAL. Tel. 226076. Telex HONG KONG 210. Cables EVENKEEL HONG KONG TELEX.

HARLEY MULLION & CO. (New York) LTD. 29 BROADWAY N.Y. 10006.

Tel. DIGBY 42174. Cables EVENSAIL NEW YORK.



νηολογίου την ήμεραν καθ' ήν θά έγγραφη εις τὸ νέον ηνδρόγιον, ὑπὸ τὸν δρὸν ὅτι ἡ νέα ηνδρόγησις θὰ συντελεσθῇ ἐντὸς 30 ήμερών. Ἐκδιθέντος τοῦ τελευταίου τούτου πιστοποιητικοῦ, ἀπαγορεύεται ἐπὶ χρονικὸν διάστημα 30 ήμερών, ή ἔγγραφη ἐμπραγμάτων διαρρέων, εἰς τὸ παλαιὸν ηνδρόγιον.

Σκοπὸς τῆς διαδικασίας ταύτης είναι ἡ ἔξασθλιστική τοῦ ἐνυποθήκου δανειστοῦ κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἐκ τοῦ παλαιοῦ ηνδρογίου ιδαγραφῆς τοῦ πλοίου μέχρι τῆς εἰς τὸ νέον ηνδρόγιον ἔγγραφῆς αὐτοῦ.

Ἐνδιαφέρουσα ἡτοῦ ἡ τελευταία παράγραφος τοῦ ἄρθρου 3, καθ' ἡ πλοίον ηνδρυνόμενον δύναται διαγραφόμενον ἐκ τοῦ παλαιοῦ ηνδρογίου ιδαγραφῆς εἰς ὅλο ηνδρόγιον, μόνον ἐὰν αἱ ἐν τῷ πιστοποιητικῷ τῆς διαγραφῆς ἀναφέρονται διατηροῦνται τὴν ἔγκυρότητα καὶ τὴν σειρὰν προτεραιότητος τῶν, κατὰ τὴν νομοθεσίαν τῆς χώρας εἰς τὸ ηνδρόγιον τῆς ὁποίας ζητεῖται ἡ ἔγγραφη τοῦ πλοίου. Καὶ τοῦτο δεῖναίς ἀπεσκοπεῖ εἰς προστασίαν τοῦ ἐνυποθήκου δανειστοῦ.

Κατὰ τὴν συζήτησιν ὅμως τοῦ ἄρθρου τούτου ἐνώπιον τῆς Συνδιασκέψεως, αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι προέτειναν τροποποίησιν συνεπείᾳ τῆς ὁποίας ἀπηλείφθη ἡ περιγραφῆς ἀδιακασίας καὶ ίθιως ὃ ἐπὶ 30 ήμερον ἀποκλεισμὸς ἔγγραφῶν ἐν τῷ ηνδρόγιῳ περὶ οὐ ἡ παράγραφος 3 τοῦ ἄρθρου τούτου. Ἡ νέα μορφὴ τοῦ ἄρθρου τούτου ἀπαιτεῖ ὡς εἰκός τὴν συγκατάθεσιν τοῦ ἐνυποθήκου δανειστοῦ διὰ τὴν ηνδρογίων διαγραφὴν τοῦ πλοίου. Ἐν συνεχείᾳ, προδιέπεται ὅτι ἡ ἀπὸ ηνδρογίου μιᾶς τῶν συμβαλλομένων χωρῶν διαγραφῇ καὶ ἡ εἰς τὸ ηνδρόγιον ἄλλης ἐν τῷ συμβαλλομένων χωρῶν ἔγγραφὴ πλοίου ἀπιτρέπεται μόνον ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ πιστοποιητικοῦ διαγραφῆς καὶ πιστοποιητικοῦ τῆς χώρας, ἐξ ἣς τὸ πλοίον διαγράφεται, δεῖναίς ὅτι τὸ πλοίον θὰ διαγραφῇ κατὰ τὴν ήμεραν καθ' ἡν θά έγγραφη εἰς τὸ νέον ηνδρόγιον.

"Ἄρθρον 4.

Ἄπαριθμεῖ τοῦτο τὰ ναυτικὰ προνόμια. Εἶναι ταῦτα σημαντικῶς διάφορα τῶν τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τοῦ 1926. Κατ' ἀρχὴν παρατηρητέον ὅτι ἀπηλείφθη τὸ προσώπιον τοῦ ἄρθρου 2 τῆς Συμβάσεως τοῦ 1926, καθ' ὃ ἐκηρύσσοντο ὡς προνομιούχοι αἱ ἐν αὐτῷ ἀπαιτήσεις ἐπὶ τοῦ πλοίου, τοῦ ναύλου τοῦ οφειλομένου διὰ τὸ ταξίδιον καθ' ὃ ἐγενήθη ἡ ἀπαιτήσις καὶ ἐπὶ τῶν παρακολουθημάτων τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, τῶν προκυψάντων μετά τὴν ἔναρξιν τοῦ πλοίου. Ἡ νέα Σύμβασις ἐν ἄρθρῳ 4 περιορίζει τὸ προνόμιον τῶν ἀυτῶν ἀπαιτήσεων ἐπὶ τοῦ πλοίου μόνον, τονίζομένον οὕτω τὸ ἐμπραγμάτου περιεχομένου τοῦ προνομίου.

Εἰς τὴν πρώτην τάξιν τῶν προνομίων περιλαμβάνει τὸ ἄρθρον 4 τῆς νέας Συμβάσεως μισθούς «καὶ ἄλλα χρηματικά ποσά» ὁφειλόμενον εἰς τὸν πλοίαρχον καὶ τὰ λοιπὰ μέλη τοῦ πληρώματος ἐν σχέσει πρὸς τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως.

Ἐνταῦθα ἔζητηθε (Κάτω Χώραι) ὅπως τὸ προνόμιον περιορισθῇ εἰς μισθοὺς 6 μηνῶν. Ἡ πρότασις αὐτῆς ἀπερρίφθη ὑπὸ τῆς Ὑποπτροπῆς. Ἡ Δυτικὴ Γερμανία ἔζητησεν ὅπως τὸ προνόμιον ἐπεκταθῇ εἰς τὰς συνεισφορὰς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως. Ἡ πρότασις αὐτῆς δὲν ἐγένετο δεκτή ὑπὸ τῆς Ὑποπτροπῆς.

Εἰς τὴν δευτέρων τάξιν περιλαμβάνονται τὰ δικαιώματα λιμένων, διωρύγων καὶ πλοηγήσεως.

Εἰς τὴν τρίτην τάξιν περιλαμβάνονται ἀπαιτήσεις κατὰ τοῦ πλοιοκτήτου ἐν σχέσει πρὸς θάνατον ἢ τραυματισμόν, ὁφειλόμενον εἰς ἀλάτωμα τοῦ πλοίου ἢ εἰς πράξιν ἢ παραδειψιν τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀπασχολουμένων καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τοιάυτης ἀπασχολήσεως. Ἡ Ἀγγλία ἔζητησεν ὅπως ἀντὶ τῆς φράσεως «ἀπασχολουμένων» τεθῇ «τοῦ πλοιάρχου ἢ ἄλλου προσώπου ἀπασχολουμένου ἐπὶ τοῦ πλοίου» καὶ τούτο ἵνα κα-

λυθῇ ἡ περίπτωσις καθ' ἡν ὃ πλοίαρχος εἶναι καὶ πλοιοκτήτης. Ἡ πρότασις ὅμως αὐτῆς δὲν ἔγινε δεκτή, παρατηρηθέντος ὅτι σήμερον ἡ περίπτωσις αὐτῆς εἶναι λίαν σπανία, ὥστε νὰ μὴ παρίσταται ἀνάγκη εἰδικῆς μνείας ἐν τῇ συμβάσει.

Ἡ τετάρτη τάξις προνομιακῶν ἀπαιτήσεων περιλαμβάνει: «ἀπαιτήσεις κατὰ τοῦ πλοιοκτήτου πηγαζώντας ἐξ ἀδικήματος καὶ μὴ δυναμένας νὰ στηριχθῶσιν ἐπὶ συμβάσεως ἐν σχέσει πρὸς ζημιῶν ἢ ἀπώλειαν πραγμάτων εἴτε εἰς τὴν ξιράν εἴτε ἐν θαλάσσῃ, προενηθεῖσαν ἐν ἀμέσῳ σχέσει πρὸς τὴν ἔκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου».

Ἡ διάταξις αὐτῆς ἡγείρει πλήθις ἀντιρρήσεων, ἐπηκολούθησε δὲ μακρὰ συζήτησις καταλήξασα εἰς τὴν κατόπιν φυφοφέρως κατὰ πλειοψηφίαν ἀποδοχὴν τοῦ ἀνωτέρω κειμένου, διαφόρου τοῦ ἐν Νέα Φύρωκη γενομένου ἀποδεκτοῦ, διότι δὲν περιελήφθησαν ἀπαιτήσεις διὰ ζημιάς προενηθεῖσας ἐκ πράξεως ἡ παραλείφων τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀπασχολουμένων καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τοιάυτης ἀπασχολήσεως αὐτῶν ὡς καὶ ἀπαιτήσεις προερχόμεναι ἐξ ἐλαπτώματος τοῦ πλοίου. Αἱ τελευταίαι αὗται περιπτώσεις ἐθεωρήθη ὅτι ἐκαλύφθησαν διὰ τῆς περιληφθείσης ἐκφράσεως «ἐν ἀμέσῳ σειράς εἰς τὸ πλοίον τὴν ἐκ μετάλλευσιν τοῦ πλοίου οὐ».

Ἡ πέμπτη τάξις περιλαμβάνει ἀπαιτήσεις ἐξ ἐπιθαλασσίου ἀφωγῆς, ναυαγιαίρεσεως

καὶ συνεισφορᾶς εἰς γενικήν ἀδαρίαν.

Ἡ ἐν τῷ ἄρθρῳ τούτῳ χρῆσις τοῦ δρου «πλοιοκτήτης» κατέστησεν ἀναγκαῖαν τὴν προσθήκην ἐρμηνευτικῆς παραγράφου, καθ' ἡν ὃ δρος «πλοιοκτήτης» περιλαμβάνει τὸν χρονικαύτην, πάντα ὄλλον ναυλωτὴν καὶ τὸν διαχειριστὴν τοῦ πλοίου.

"Ἄρθρον 5.

Ρυθμίζει τοῦτο τὴν προτεραιότητα μεταξὺ πλειόνων προνομιακῶν ἀπαιτήσεων, δριζομένου ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις ἐξ ἐπιθαλασσίου ἀφωγῆς, ναυαγιαίρεσεως καὶ συνεισφορᾶς εἰς γενικήν ἀδαρίαν προηγούνται τῶν λοιπῶν προνομιακῶν ἀπαιτήσεων, αἵτινες ἐδημιουργήθησαν πρὸ τῶν γενεσιουργῶν γεγονότων τῶν ἐπιθαλασσίου ἀφωγῆς, ναυαγιαίρεσεως καὶ γενικῆς ἀδαρίας ἀπαιτήσεων.

Τὰ προνόμια τῆς πρώτης, δευτέρας, τρίτης καὶ τετάρτης τάξεως συντρέχωσι μεταξύ των.

Εἰς τὰ προνόμια τῆς πέμπτης τάξεως (ἐπιθαλασσίος ἀφωγή, ναυαγιαίρεσις καὶ γενική ἀδαρία) ἡ σειρά προτεραιότητος ρυθμίζεται ὀπιστρόφως πρὸς τὸν χρόνον καθ' ὃ διατέλεσθαι τὰ γενεσιουργά γεγονότα αὐτῶν.

"Ἄρθρον 6.

Παρέχει τοῦτο εἰς τὰ συμβαλλόμενα κράτη τὴν εύχερειαν νὰ εἰσαγάγωσι καὶ ὄλλας προνομιακὰς ἀπαιτήσεις, καὶ γενική ἀδαρία τὰ προνόμια τῆς πέμπτης τάξεως τέλος.

DRESSLER LAGER

ΜΠΥΡΑ ΝΤΡΕΣΛΕΡ



Γνήσια Γερμανική μπύρα
που παραμένει άναλλοιωτη
στὴν ἀποδήκη
γιὰ κατανάλωσι πάνω σὲ πλοῖα.

·Αντ/πος διὰ τὴν 'Ελλάδα:
K. E. ΚΟΥΤΟΥΠΙΔΗΣ
Εύριπλου 9 - Αθῆναι
Τηλ. 228.801 - 662.755

Σὲ μπουκάλια 330 γρ.
που δὲν ἐπιστρέφονται
διατηρεῖ τὴν καλή της γεύσι
καὶ ποιότητα
γιὰ 12 μῆνες, ἀκόμα
καὶ σὲ τροπικὰ κλίματα.

Διαρκής παρακαταθήκη τράνζιτο διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν πλοίων

- 1) Θ. Σπηλιωτόπουλος & Σια - 'Ακτή Μιαούλη 11 - Πειραιεύς - Τηλ. 421.958
- 2) "ΝΑΥΣ", Κ. Αναγνώστου & Σια - » 5 » - » 413.209
- 3) SPEEDOO MARINE LIMITED » Μουτσούπουλου 78 » - » 452.5589)

καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους τροφοδότας Πειραιῶς

Συμβάσει ἀναγνωρίζομενα προνόμια (ἄρθρον 4) και μετά τὰς κατά τὸ ἄρθρον 1 ἔγγεγραμμένας ὑποθήκας.

Ειδικῶς ὡς πρὸς τὸ δικαίωμα ἐπισχέσεως — δῆπου ἡ ἑστατικὴ νομοθεσία ἀναγνωρίζει τοῦτο — τὸ ἄρθρον 6 ποιεῖται διάκρισιν καὶ δῆπου μὲν τοῦτο ἀσκεῖται παρὰ προσώπου ἄλλου πλήγη τοῦ ναυπηγοῦ ἢ τοῦ ἐπισκευαστοῦ τοῦ πλοίου δρίζει ὅτι τοῦτο ἐπετεῖ τῶν ἔγγεγραμμένων ὑποθηκῶν καὶ τῶν ὑπὸ τῆς Συμβάσεως ἀναγνωρίζομένων προνομίων, δῆπου δῆμας τοῦτο ἀσκεῖται ὑπὸ τοῦ ἐπισκευαστοῦ ἢ τοῦ ναυπηγοῦ τοῦ πλοίου καὶ ὑπὸ τῆς προϋπόθεσιν ὅτι τὸ πλοίον παραμένει ἐν τῇ κατοχῇ τοῦ ἀσκούντος τὸ δικαίωμα ἐπισχέσεως, δύναται τοῦτο νὰ προηγήσῃ τῶν ὑποθηκῶν οὐχὶ δῆμας καὶ τῶν ὑπὸ τῆς Συμβάσεως προβλεπομένων προνομίων, ἀποσθένωται δὲ εὐθὺς ὡς τὸ πλοίον ἔφοργη τῆς κατοχῆς τοῦ ἀσκούντος τὸ δικαίωμα ἐπισχέσεως.

"Ἄρθρον 8.

Κατὰ τὴν ἐνώπιον τῆς Συνδιασκέψεως τεθεῖσαν διατύπωσιν τοῦ ἄρθρου τούτου προεβλέπετο ἀποσθεστικὴ προθεσμία 2 ἑτῶν διὰ τὰ ναυτικὰ προνόμια.

Πρωτοβουλία τοῦ καθηγητοῦ κ. Κυριάκου Σπηλιοπούλου ἐπετεύχθη, οὐχὶ ἀνευ δυσκολίας, νὰ γίνῃ δεκτὴ Ἑλληνικὴ πρότασις καὶ νὰ μειωθῇ ὁ ὡς ἄνω χρόνος εἰς 1 ἑτοῦ.

"Ἄρθρον 9.

Προβλέπει τοῦτο ὅτι ἡ ἑκχώριστις προνομιακῆς ἀπαίτησεως τῶν τοῦ ἄρθρου 4 τῆς Συμβάσεως ἡ εἰς τοιαύτην ἀπαίτησις ὑποκαταστασις συνεπάγεται καὶ τὴν ἑκχώρισην ἢ τὴν διαδοχὴν εἰς τὸ προνόμιον. "Ἐναντίον τοῦ ἄρθρου τούτου ἀντετάχθη ἡ Ἑλληνικὴ ἀπιπροσωπεία, φρονοῦσα ὅτι οὐδεὶς λόγος συντρέχει νὰ ἐπέρχεται perpetuo privilegium, πράγμα διπέρ δύναται ν' ἀγάγῃ εἰς καταχρήσεις. "Ἡ Ἑλληνικὴ αὕτη ἀπαίτησις δὲν ἔγινε δεκτή.

"Ἄρθρον 10.

Τὸ ἄρθρον τοῦτο ἐτροποποιήθη δίς. Τὸ πρῶτον κατὰ τὴν συζήτησιν αὐτοῦ ἐνώπιον τῆς "Υποεπιτροπῆς C", καὶ διὰ δευτέρων φοράν κατὰ τὴν συζήτησιν αὐτοῦ ἐνώπιον τῆς Συνδιασκέψεως (Senate Plenière). "Ἡ τροποποίησις τῆς Συνδιασκέψεως, γενομένη κατόπιν ἀγγλικῆς προτάσεως, ἀφορᾷ εἰς τὸ προσόμιον τοῦ ἄρθρου τούτου, κατὰ τὸ ὅποιον πρὸ τῆς ἀναγκαστικῆς ἀποκήσεως πλοίου εἰς μίαν τῶν προβληθεισῶν χωρῶν, ἡ ἀρμόδια Ἀρχὴ τῆς χώρας ταῦτης θὰ προδῷ εἰς ἔγγραφον εἰδοποίησιν περὶ τοῦ τόπου καὶ τοῦ χρόνου τῆς ἀποκήσεως, ἐνεργοῦσα κατὰ

τοιούτον τρόπον ὥστε ἡ εἰδοποίησις αὕτη νὰ ἀπευθυνθῇ τοιούτοις 30 ἡμέρας πρὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀναγκαστικῆς ἀποκήσεως.

Τὸ ὑπόλοιπον περιεχόμενον τοῦ ἄρθρου 10 παρουσιάζει καὶ τοῦτο ἐνδιαφέρον, διότι προβλέπει ὅτι ἡ περὶ ἦς ἐν προοιμίῳ ἔγγραφος εἰδοποίησις θ' ἀπευθυνθῇ.

α) Πρὸς τοὺς ἐνυποθήκους δανειστάς.

β) Πρὸς γνωστοποιήσαντας εἰς τὴν ἐνεργοῦσαν τὴν ἀναγκαστικὴν ἀποκήσειν Ἀρχὴν, τὴν ἀπαίτησιν τῶν προνομιούχους δανειστάς ἢ κομιστὰς ὑποθηκῶν εἰς τὸν κομιστήν.

γ) Εἰς τὸν τηρούντα τὸν ὑπολόγιον παρὰ τὸ πλοίον είναι νηολογημένον.

"Ἄρθρον 11.

Τὸ περιεχόμενον τοῦ ἄρθρου τούτου παρουσιάζει πολύπλευρον ἐνδιαφέρον, διότι ἐν παραγράφῳ 1 αὐτοῦ λόγου γενομένου περὶ τῆς κατ' ἀκολουθίαν τῆς ἀναγκαστικῆς ἀποκήσεως τοῦ πλοίου, ἐπερχομένης ἀποσθέσεως ὑποθηκῶν, προνομίων καὶ λοιπῶν πάσης φύσεως δαρῶν, προσετέθη ὅτι τῆς ἀποσθέσεως ἔξαιρούνται αἱ ὑποθῆκαι, τὰ πρόνομια καὶ τὰ δάρη, ἀτινα συνανέσει τῶν δικαιούχων τῶν ἐλόγων ἀπαίτησεων ἀνέλασθεν ὁ ὑπερθεματιστής.

Ἡ ἀλητικὴ ἀντιπροσωπεία ὑπέδειξεν ὅτι τὸ θέμα τοῦτο, ἀναγόμενον εἰς τὴν σφαῖραν τοῦ ιδιωτικοῦ δικαίου, δὲν ἔχει θέσιν εἰς τὴν ὑπερθεματιστήν Διεθνῆ Σύμβασιν. Οὐδεὶς ἐσωτερικὸς νόμος κακούλων τὸν ὑπερθεματιστὴν ν' ἀναλάσσῃ, ἐάν τὸ ἐπιθυμητὸν καὶ στέρητο εἰς τοῦτο καὶ δὲ δικαιούχος τοιαύτης ἀπαίτησεως, δάρη τοῦ ἀπειθεντος πλοίου.

Ἐν τούτοις, ἐμμονῆ κυρίως τῆς ἀμερικανικῆς ἀντιπροσωπείας ὑπέδειξεν ὅτι τὸ θέμα τοῦτο, ἀναγόμενον εἰς τὴν σφαῖραν τοῦ ιδιωτικοῦ δικαίου, δὲν ἔχει θέσιν εἰς τὴν ὑπερθεματιστήν Διεθνῆ Σύμβασιν. Οὐδεὶς ἐσωτερικὸς νόμος κακούλων τὸν ὑπερθεματιστὴν ν' ἀναλάσσῃ, ἐάν τὸ ἐπιθυμητὸν καὶ στέρητο εἰς τοῦτο καὶ δὲ δικαιούχος τοιαύτης ἀπαίτησεως, δάρη τοῦ ἀπειθεντος πλοίου.

Ἐπέρα διάταξις τοῦ ἄρθρου τούτου ἀποσφήνιζει ὅτι δὲ ὅρος «δάρη» (claims, entitlements) δὲν περιλαμβάνει τὴν σύμβασιν ναυλώσεως ἢ ἄλλην σύμβασιν χρησιμοποίησεως τοῦ πλοίου. "Ἐπέθη τοῦτο ἀπαίτησει τῆς ἀμερικανικῆς ἀντιπροσωπείας, ἥτις ἔξεθεσεν ὅτι ἐπειδὴ ἐν Ἀμερικῇ δὲν εἶναι δέσμαιον ἀν δὲ ὅρος «entitlements» περιλαμβάνει μόνον ἐμπράγματα δάρη ἢ προνόμια, ὑπάρχει φόδος νὰ ἐρμηνευθῇ ὅτι δὲ ὅρος οὗτος

περιλαμβάνει καὶ τὰς μακροχρονίους ναυλώσεις, τῶν ὅποιων συνεπῶς ἐπέρχεται οὕτω ἀπόσθεσις. Ἐξετέθη ὅτι ἡ πιστοδότησις τῶν ναυπηγουμένων πλοίων θασίζεται κυρίως εἰς ἑκχώρισταν μακροχρονίων ναυλώσεων καὶ πρέπει ν' ἀποσαφηνισθῇ ὅτι ἡ παρούσα Σύμβασις δὲν ἀσχολεῖται μὲ τὴν τύχην τῆς ναυλώσεως ἐκποιήσει τοῦ πλοίου.

Τέλος, ἐνδιαφέρουσα είναι ἡ διάταξις τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἄρθρου τούτου, καθ' ἣν αἰτήσει τοῦ ὑπερθεματιστοῦ, τὸ Δικαστήριον ἢ ἄλλη ἀρμόδια Ἀρχὴ ἐνεργοῦσα τὴν ἐπιστήσιον, ἔκδιδει δεσμαῖσιν ἡ πιστοποιητικὸν ἐμφαίνων ὅτι τὸ πλοίον ἐξεποιήθη καὶ τυγχάνει ἐλεύθερον ὑποθηκῶν, προνομιακῶν ἀπαιτήσεων καὶ λοιπῶν δαρῶν καὶ τὸ δὲ τὸ ἐκπλειστηρίασμα κατετέθη ἀρμόδιως ἢ διενεμήθη καθ' ὅτι τὸ προσαγωγῆ τοῦ πιστοποιητικοῦ τούτου εἰς διαγραφὴν τῶν ὑποθηκῶν καὶ νὰ νηολογήσῃ τὸ πλοίον ἐπ' ὄντοματι τοῦ ὑπερθεματιστοῦ ἢ ἀναλόγως νὰ διαγράψῃ τοῦτο ἐπ' τῶν νηολογίων ἐπὶ σκοπῷ νέας νηολογήσεως αὐτοῦ ἀλλαχοῦ.

"Ἄρθρον 12.

Ἐπαναλαμβάνεται ἐν τούτῳ ἡ ἔκφρασις «sea going vessels», ἐφ' ὃν κηρύσσεται ἐφαρμοστέα ἢ Διεθνῆ Σύμβασις καὶ προβλέπεται ὅτι ἔξαιρούνται ταύτης τὰ ἀνήκοντα εἰς Κράτος πλοῖα ἢ πλοῖα ναυλωθέντα ἢ τυγχάνοντα διαχειρίσεως ὑπὸ Κράτους καὶ ἀπασχολούμενα εἰς δημοσίους, μὴ ἐμπορικούς σκοπούς.

"Ἄρθρον 13.

Οφείλεται τὸ ἄρθρον τοῦτο εἰς κοινὴν πρότασιν τῶν Κάτω Χωρῶν, τῆς Δανίας, τῆς Φινλανδίας, τῆς Νορβηγίας, τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, προσετέθη δὲ κατὰ τὴν ἐνώπιον τῆς Συνδιασκέψεως συζήτησιν τῆς Συμβάσεως.

Τὸ ἄρθρον τοῦτο ὄριζει ὅτι, κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἄρθρων 3, 10 καὶ 11 τῆς Συμβάσεως, αἱ ἀρμόδιαι Ἀρχαὶ τῶν συμβαλλομένων χωρῶν δικαιούνται ν' ἀλληλογραφώσουσι ὅτι πειθαρίσεις μεταξύ διαφόρων.

Ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία τοῦτο ἐπιτρέπει πρότασιν τῆς Συμβάσεως, κατατέθησεν τὸν ὑπερθεματιστὴν Διεθνῆ Σύμβασιν, τοῦ οποίου τοῦ πιστοποιητικοῦ τούτου τὸ πλοίον δικαιούται δικαιούσαντας ταύτης την τύχην τοῦ πλοίου.

Ἐν τούτοις, τὸ ἄρθρον τοῦτο εἶναι δέσμαιον ἀποτελεσμάτων τῆς Συμβάσεως, διαφέρει διπλωματικῶς τοῦ πιστοποιητικοῦ τούτου τὸν ἀντιπρότερον.

Ἐν τούτοις, τὸ ἄρθρον ἐγένετο κατὰ πλειοψηφίαν δεκτόν, προβλήθεντος ὅτι ἡ συνθήμη διπλωματικῆς δύοις Ἐπικρατείων συνεπάγεται

MANILA PHILIPPINES

Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ

«Adamson» (Phil) Inc.

Liner, Chartering and General Shipping Agents

Manager Director : ALEKOS ADAMOPOULOS

For your Agency in Philippines for an expert attention to all your problems
and everything concerning shipping, consult the "ADAMSON,, (PHIL) INC.

540 T. M. Kalaw Str. or P. O. Box. 1606 - MANILA PHILIPPINES
Cables: ADAMOPOLOS - Telex: 742010I - Tel. 4-99-71 - 40-14-60

καθυστέρησιν, δυναμένην ν' ἀποδῆ ἐπιζημία εἰς ιδιωτικά συμφέροντα.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ
ἀφορῶσα εἰς τὴν ἔγγραφήν δικαιωμάτων ἐπὶ πλοίων υπὸ ναυπήγησιν

Ἡ νέα αὕτη Διεθνής Σύμβασις δέον νὰ τοπισθῇ εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς διὰ τὸν ἀφορᾶ ἐπὶ τὴν ἔγγραφήν δικαιωμάτων ἐπὶ πλοίων, ἀλλ' εἰς τὴν ἔγγραφήν δικαιωμάτων ἐπὶ ναυπήγησιν πλοίων.

Παρέχουν γενικὸν διάγραμμα τῶν διατάξεων τῆς νέας ταύτης Διεθνοῦς Συμβάσεως δὲν θ' ἀσχολιθῷ μὲν τὰς καθ' ἔκαστον διατάξεις αὐτῆς, ἀλλὰ μὲν τὰ προβλήματα ἀτίνα ἀντεμπιστοῦσεν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου καὶ ἀπεχείρησεν νὰ λύσῃ ἡ Σύμβασις.

I.—Τὸ πρώτον πρόβλημα ἀφορᾶ εἰς τὴν μετὰ τὴν ναυπήγησιν νηρόλογησιν τοῦ πλοίου ἐν τῇ χώρᾳ τῆς ναυπήγησεως. Ἐκρίθη διὰ τὸν προβλέπεται ἀπεριόριστον δικαιώματα ἀπορρίψεων πλοίου, παρὰ μόνον ἂν τὸ μέλλον νὰ προκύψῃ ἐκ τῆς ναυπήγησεως πλοίου, συγχωρῆται νὰ ἔγγραφῇ εἰς τὰ νηλογία τῆς χώρας τῆς ναυπήγησεως.

Ως πρὸς τοὺς περιορισμοὺς τῆς ἔγγραφῆς δικαιωμάτων ἐπὶ ναυπήγουμένων πλοίων ἔκριθη διὰ ἑκάστη τῶν συμβαλλομένων χωρῶν δικαιοῦται νὰ ἐπιδάλη περιορισμοὺς τῆς ἔγγραφῆς, δύσκολος τὸ πλοῖον ναυπηγεῖται ἢ πρόκειται νὰ ναυπηγῇ διὰ λογαριασμὸν ἀλλοδαποῦ.

Ἐπέρωθεν, εἰσάγεται ὁ κανὼν διὰ τὸν ἔγγραφὴν δικαιωμάτων ἐπὶ ναυπήγουμένων πλοίων ὃν διατάξεις τῆς νέας Διεθνῆ Σύμβασις. Εἰναι ταῦτα, δικαιώματα κυριόττης καὶ προτιμώμενα ἢ μὴ ὑποθῆκαι. Ρητέον ἐνταῦθα διὰ τοῦ ποιεῖται χρῆσιν τῆς ἔγγραφῆς «mortgages and hypothecaries». Ἡ μικτὴ αὕτη ἀγγλογαλλικὴ ἔκφραστις ἐπολιτογραφήθη εἰς τὰς σχετικὰ Σύμβασεις, λόγῳ ἀδηναμίας ἀκριβοῦς κατὰ περιεχόμενον ἀποδόσεως τῶν ἀποτελουσῶν αὐτῆς δύο ἑνοιῶν, εἰς ἑκατέραν γλώσσαν.

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς εἰς τὸ νηρόλογον ἔγγραφῆς, ἡ σειρὰ προηγήσεως μεταξὺ πλει-

τα καταλαμβάνει καὶ ρυθμίζει τὸ δικαιον τῆς χώρας ἐνθα ναυπηγεῖται τὸ πλοῖον.

Εὐνόητον διὰ λαμβάνεται πρόνοια ἀποκλεισμοῦ τῆς διπλῆς ἔγγραφῆς τῶν ἐν λόγῳ δικαιωμάτων, εἰς πλείονα νηλογία συμβαλλομένων χωρῶν.

II.—Τεχνικῶς ἀλυτὸν ἐμφανίζεται τὸ πρόβλημα τοῦ πότε ἀρχίζει ἡ ναυπήγησις, ὅπερ εἶναι ὀπαραίτητον νὰ γνωσθῇ, ἵνα ἐν συνεχείᾳ κριθῇ κατὰ πόσον εὐρισκόμεθα πρὸ ναυπήγουμένου πλοίου.

Ἡ τοποθέτησις τῆς τρόποδος (laying the keel) ἀποτελεῖ πράγματι id quod plerumque sit. Ἡ συνεχής ὄμως πρόσδος τῆς τεχνικῆς, ἐμφανίζει νέας διαφόρους μεθόδους. Ἐκρίθη συνεπῶς διὰ τὸ προσήλωσις τῆς περιοχῆς εἰς μίαν — ἐστὸ συνήθη μερὶς ἐνάρξεως τῆς ναυπηγῆσεως καὶ διὰ τὸν λόγον τούτον ἡ Σύμβασις ἐπέτρεψε τὴν ἔγγραφήν δικαιωμάτων, θεωρήσασσα διὰ ναυπηγουμένων πλοίον ὑφίστασαι καὶ συνεπῶς ἐπιτρέπεται ἡ ἔγγραφή, δάκις ὑπεργράφη σύμβαση ναυπηγῆσεως ἔξειδικεύσατο τὸ πλοῖον ἢ ὡς ναυπηγός προεδρῇ εἰς δῆλωσιν διὰ ναυπηγεῖται ἔξειδικεύμενον πλοῖον διὰ τὸν λογαριασμόν. Ἐλήφθη πάντως πρόνοια, ἵνα δικαιοῦται ἡ ἐσωτερικὴ νομοθεσία τῶν συμβαλλομένων χωρῶν νὰ ἀπαιτήσῃ ὡς προϋπόθεσιν ἔγγραφῆς ἐν τῷ νηρολογῷ τὴν τοποθέτησιν τῆς τρόποδος ἢ ἐναρξιν ἰσοδυνάμου κατασκευαστικῆς ἐργασίας.

III.—Ποιὰ εἶναι τὰ ἔγγραφόμενα ἐπὶ τοῦ ναυπηγουμένου πλοίου δικαιώματα, ἀπασχολεῖ ἐν συνεχείᾳ τὴν νέαν Διεθνῆ Σύμβασιν.

Εἰναι ταῦτα, δικαιώματα κυριόττης καὶ προτιμώμενα ἢ μὴ ὑποθῆκαι. Ρητέον ἐνταῦθα διὰ τοῦ ποιεῖται χρῆσιν τῆς ἔγγραφῆς «mortgages and hypothecaries». Ἡ μικτὴ αὕτη ἀγγλογαλλικὴ ἔκφραστις ἐπολιτογραφήθη εἰς τὰς σχετικὰ Σύμβασεις, λόγῳ ἀδηναμίας ἀκριβοῦς κατὰ περιεχόμενον ἀποδόσεως τῶν ἀποτελουσῶν αὐτῆς δύο ἑνοιῶν, εἰς ἑκατέραν γλώσσαν.

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς εἰς τὸ νηρόλογον ἔγγραφῆς, ἡ σειρὰ προηγήσεως μεταξὺ πλει-

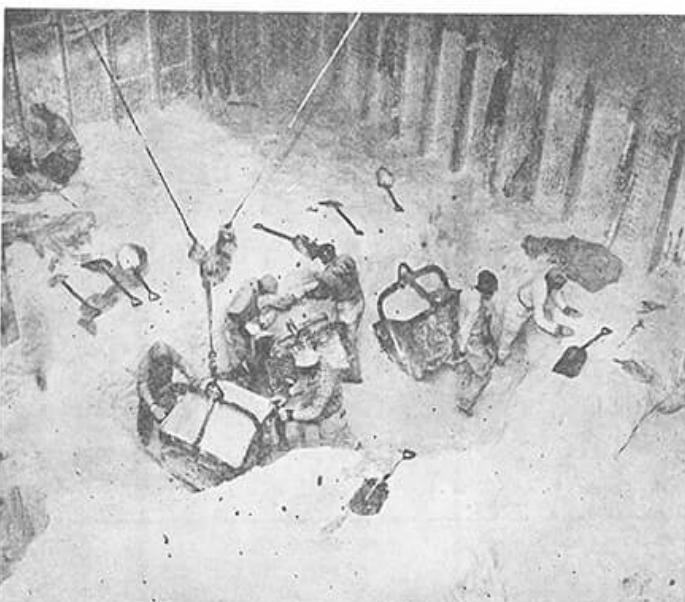
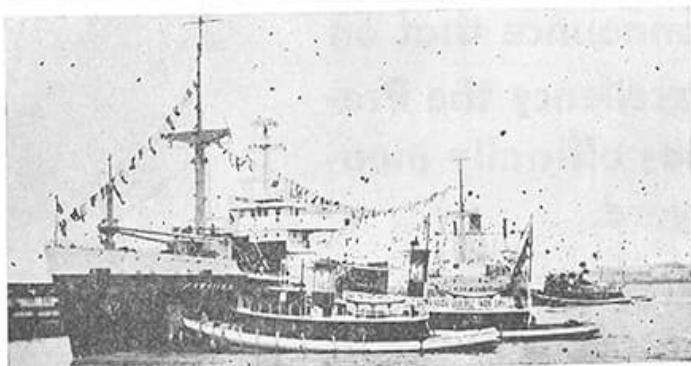
των, προτιμωμένων ἢ μὴ, ὑποθηκῶν, ἐκρίθη διὰ ἐπρεπε νὰ ρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς χώρας, εἰς ἣν προσγματοποιεῖται ἡ ναυπήγησις. Εἰδικῶς ὡς πρὸς τὴν διαδικασίαν ἐκτελέσεως, δρίζεται διὰ παραφυλαστούμενων τῶν διατάξεων τῆς Συμβάσεως, αὐτὴ ρυθμίζεται ὑπὸ τοῦ δικαιού τῆς χώρας ἐν τῇ ὁποίᾳ ἐνέργειται ἡ ἐκτέλεσις.

Δυσχερείας ἐδήμητορύγησε τὸ ζήτημα τῆς σειράς προηγήσεως μεταξὺ ὑπερθηκῶν (προτιμώμενών ἢ μὴ) ἀφ' ἐνός καὶ προνομιακῶν ἀπαιτήσεων ἢ δικαιώματος ἐπισχέσεως. Ἐκρίθη διὰ τὴν σειρὰ προηγήσεως θά ρυθμίζεται ὑπὸ τῶν κανόνων, οἵτινες ἐφαρμόζονται ἐπὶ ναυπηγουμένων πλοίων.

IV.—Ισως ἡ πλέον ἐνδιαφέρουσα διάταξις τῆς Συμβάσεως εἶναι ἡ δρίζουσα διὰ ἐπιτρέπεται διὰ πότε τὸ ἐσωτερικὸν δικαιον τῶν συμβαλλομένων χωρῶν προσθέπη διὰ δικαιώματα ἔγγραφόμενα ἐπὶ νηλογούμενου πλοίου θά ἐπεκτείνωνται ἐπὶ υλικῶν, μηχανημάτων ἢ ἐφοδίων, εὐρισκομένων ἐντὸς τῆς περιοχῆς τοῦ ναυπηγείου καὶ τὰ δόπια διὰ σημείων ἢ ἄλλου τρόπου διακρίσεως, καθιστάται σαφές διὰ πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῶσιν ἐπὶ τοῦ νηλογούμενου πλοίου. Εὐνόητον διὰ τὸ διάταξις αὐτῆς ἀντίθεται πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν δικαιον πολλῶν χωρῶν, πράγμα διὰ δημιουργῆση προσκόμιματος πρὸς εἰσαγωγὴν παρεμφερούς νομικού καθεστώτος ἐπὶ κινητῶν.

V.—Αἱ τελευταῖαι διατάξεις τῆς νέας Συμβάσεως ἀσχολοῦνται μὲν τὸ θέμα τῆς ἀναγκαρίσεως τῶν ἔγγραφέντων δικαιωμάτων καὶ τῆς σειράς προηγήσεως μεταξὺ αὐτῶν παρὰ τῶν λοιπῶν συμβαλλομένων χωρῶν, ὡς καὶ μὲν τὸ ζήτημα τῆς ἔξαλείμεως τῶν ἔγγραφέντων δικαιωμάτων διὰ τὸ ἀπαιτεῖται ἡ ἔγγραφος συγκατάθεσις τῶν δικαιούχων τῶν περὶ ὡς διὰ τὸν λόγος ἀπαιτήσεων.

Τὸ γενικὸν συμπέρασμα εἶναι διὰ τὸ νέα αὕτη Σύμβασις, θίγουσα ἔξόχως ἐνδιαφέρον διὰ τὴν 'Ελλάδα θέμα, δέον νὰ μελετηθῇ μετὰ προσοχῆς ἐπὶ σκοπῷ ἐνδεχομένης προσχωρήσεως εἰς αὐτήν.



"PHILADELPHIA'S MOST COMPLETE PORT SERVICE"

(1) *New Containerization Facilities*

(2) *Stevedoring* (4) *Steamship Terminals*

(3) *Towing* (5) *Lighterage*



Independent Pier
Company

Independent Towing
Company

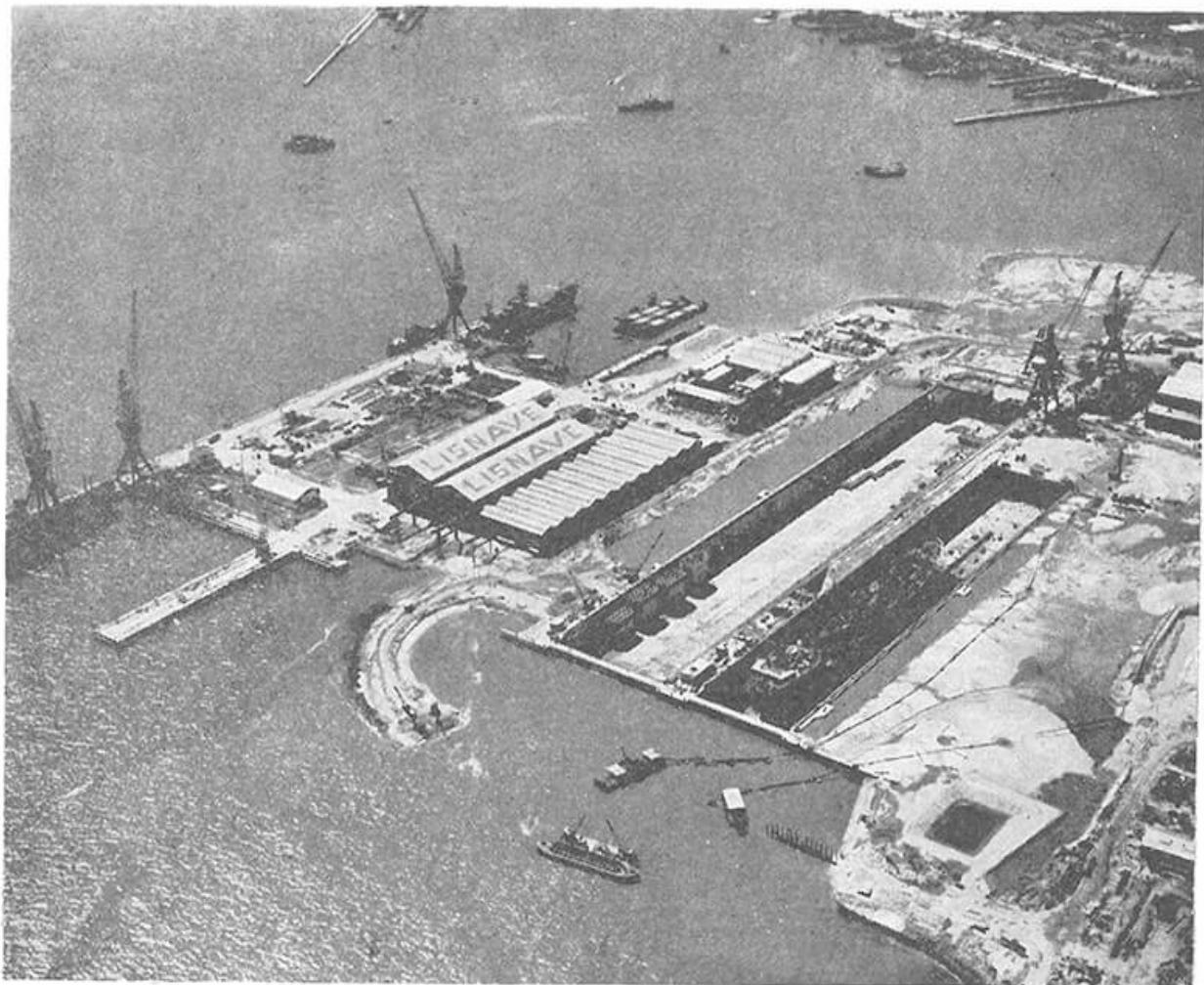
Independent Terminal
Company

Independent Lighterage
Company

Pier 34 South (Main Office) Philadelphia, Pennsylvania 19147

Pier 55 South Pier 2, Girard Point

Telephone: Walnut 5-3916 Walnut 5-6081



**Lisnave is proud to announce that on
the 23 th June His Excellency the Pre-
sident of Portugal, has officially inau-
gurated its new shipyard.**

**THIS MEANS THAT, SHIPS OF UP TO 300,000
T.D.W. CAN NOW BE DRYDOCKED IN LISBON.**

Lisnave employs 4.200 people working
in two shipyards on the River Tagus.

A tank cleaning plant is also available in the Port of Lisbon.



LISNAVE
ESTALEIROS NAVAIS DE LISBOA, S.A.R.L

P. O. BOX 2138 • LISBOA 3 • PORTUGAL • Cables Lisnave • Telex 1295 • Lisnav P

Representative in E.U.A.: LISNAVE SHIPYARDS INC. • 250 Park Av., New York - NY 10017 • U.S.A.

ΤΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΜΑΣ

Άλτη η στήλη έχει κάμει μια υπόσχεσην. Ποτέ να μήν ληγουμήσῃ τὸ πολύλαυρο Ναυτικό Νοσοκομείο τῶν Μελίσσων Ἀττικῆς. Τὸ Ιδρυμήκιον πείνει πού χτίσθηκε μὲ τὰ κόκκαλα καὶ μὲ τὸ αἷμα τῶν ναυτικῶν τοῦ πολέμου, γιὰς νὰ μεταβληθῇ ἀπὸ τῆς δημιαγωγίας πολιτικούς μας σὲ ἀντικείμενο τῆς ὁμοτερηγείας δημιαγωγίας καὶ τῆς εὐταλέστερης φημοθηρικῆς, προσωπικῆς προπαγάνδας.

Τὸ γιοσεψεψήκαιμα, στὶς ίδιες αὐτές γραμμές, ποτὲ νὰ μήν ληγουμήσῃ τὴν υπόσχεση νὰ περάσῃ στὰ χρονοτούλα ποὺ τῆς λήθης, ἔστω καὶ ἂν μιλούμε σ' αὐτὰ ποὺ ἔκαμαν τόν... κουφό. Η πίστη μας ἡταν στὴν ἕμμωντα ἰδέαν, δτὶ κάποτε η τύχη τῆς Πατρίδας μας, ἀλλὰ καὶ τοῦ Ὑπουργείου μας ἰδιαίτερα, θὰ περνοῦντε σὲ χέρια διαφορετικὰ καὶ θέτη ἡ στρατηγὸς δημιαγωγίας οὓς γινόντας σύφουνας στὸ σάρωμα τῆς κοινωνικῆς απιλίας καὶ τῶν καρκινωμάτων τῆς πολιτικῆς συναλλαγῆς.

Η ἱστορία, δὲν είναι ἀγνωστὴ στοὺς παληγόντας ναυτικούς, Ἐννοοῦμε καίνους ποὺ τὰ ναυτολόγια τοὺς ἔξεινον τὸ ἐνώπιον περὶ τέλος τῶν δευτέρων περιόδου πολέμου. Οἱ ἄλλοι, ίσως νὰ τὴν ἀγνοοῦν ἢ νὰ μήν τὴν κατέχουν μὲ ὅλες τὰς τις λεπτομέρειας. Ἐπιχειροῦμε λοιπόν, τὸ φρεσκάρισμα τῆς Ἐπιχειροῦμε νὰ παρουσιάσουμε σ' ὅλους μας τοὺς συναδέλφους ναυτικούς, ἀλλὰ καὶ σ' ὅλους τοὺς γύρω ἀπὸ τὴν υπόσχεση τῆς Ναυτιλίας, τὴν ἀνομολόγητην καὶ τὴν ἀπόστετην αὐτὴν υπόθεσην.

Εἶναι υπόθεση μεγάλης νεροπονῆς, ἀσχεταῖ δὲ καίνους ποὺ τὴν διέπρεψαν, τὴν ἀνέρχουν καὶ τὴν ἀφίσιαν νὰ ἀποτελεῖ μαθώθη, ποτὲ τους δέννα... κοκκίνιαν:

1939: Οἱ Ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Τζίφος, εἰδός μὲ τὸ κύριγμα τοῦ πολέμου, συνέλαβε μια ἰδέα. Νὰ μήν ἀφίσῃ τὴν ἀσφάλιση τῶν ναυτικῶν, στὶς πολεμικές περιπέτειας, στὰ χέρια ἔνωντας ἀσφαλιστικῶν δργανισμῶν, δπον, μεγάλα ἀσφαλιστρα ποὺ πληρώνουσαν καὶ σοβαρά ἀσφαλιστικά καφάλαια θὰ περνοῦνται σὲ ἔνεστ τοέπεια. Εἶχε στὸ νοῦ του τὰ συμπεράσματα καὶ τὶς ἀναλογίες τῶν θυμάτων τοῦ πόρου ἀλλο πολέμου. «Ετοι, θέρογνης δὲ οἰκιστής τοῦ Ασφαλιστικοῦ Ὑγανισμοῦ Κινδύνων Πολέμου, δὲ γνωστὸς μας ΑΟΚΠ. Ο δὲ Ιδρυτής Νόμος ἔλεγε δτη τὰ τυχὸν κρήματα, ποὺ θὰ περισσεύσουν ἀπὸ τὴν υπόθεση αὐτῆς, θὰ διατεθῶν μεταπολεμικὰ σὲ ἕργα ὀφέλιμα γιὰ τὸ πολέμουντον μεταλλούχους καὶ τὸν Κράτος καὶ στοὺς ἀσφαλισμένους πλοιοκτήτες, μεγάλες ζημιές.

Πέτυχε ή ἴδει τοῦ Τζίφου, δὲ πρὸς τὴν ἀσφάλιση τῶν ναυτικῶν, ἀσχεταῖ δὲν ἔνα ἀλλο παράλληλο μέτρο τοῦ ἰδίου, ποὺ προέλθει τὴν ἀσφάλιση καὶ τῶν μηρῶν πλοίων, ἀπέτυχεν ὅποις καὶ ἀφίσια στὸ Κράτος καὶ στοὺς ἀσφαλισμένους πλοιοκτήτες, μεγάλες ζημιές.

Τὰ θύματα τοῦ πολέμου πολλὰ δέσματα, μπρεσκαν νὰ ἀποχωριώθωσαν, σύμφωνα μὲ τὴν νομοθετική πρόδηλεψη. Υπῆρχεν δὲ καὶ ἀξιόλογα ὑπόλοιπα τὰ ὅποια καὶ τοποθετήθηκαν σὲ ναυτικά ίδρυματα.

Χτίσθηκαν οἱ ναυτικές σχολές στὸν Ἀσπρόπυργο, ἀπὸ τὶς ὅποιες ἔκεινήσεις πάνοπλο σὲ γνώσεις τὸ νέο ἐπαγγελματικὸ φυτόριο τῶν Πλοιαρχῶν, τῶν Μηχανικῶν καὶ τῶν Ἀσυρματιστῶν. Ρίχθηκαν ἐκεῖ τὰ θεμέλια τοῦ ἔμφυγον ὀντοῦ τῆς μελλοντικῆς μας Ναυτιλίας. Μποροῦμε δὲ τῷρα νὰ πούμε δτη στὸν τομέα αὐτὸν, τὴς ἀρτίας ναυτικῆς προετοιμασίας, δὲν δρεθῆκαις ἀνεπαρκεῖς, διὰ νὰ ἀνταποκριθεῖμε στὶς ἀξιώσεις τῆς μεγάλης μας Ναυτιλίας, ποὺ ἀνέντιανε κατακρυφα. Γιὰ τὸν Ἀσπρόπυργο, κανεὶς δὲν θὰ τολμήσῃ στὸ δτη ἔκειτο τὸ αἷμα τῶν πολεμικῶν θυμάτων μας, γίνηκε τὸ καλύτερο λίπασμα στὴν τροφὴ ἃνδρες ναυτικῶν, σπουντώνουσαν καὶ θὰ φουντώνουσαν τὰ ὄψιμα τεράτων λουσούδια τῆς ναυτικῆς τέχνης καὶ τῆς ναυτικῆς ἀπίστημης.

«Εναὶ ἀλλα υπόλοιπο τῶν Χρημάτων τοῦ ΑΟΚΠ, σοβαρὸ δὲ ὑπόλοιπο, πενήντα — τόσα ἀκατομώρια, τὰ τοποθετήσαμε σὲ σκοπὸν ὑγει-

ας τῶν ναυτικῶν. Τὴν ἑποχὴ ἑκείνη, ἡ φυματίωση ἀποτελοῦσε μεγάλη πληγὴ στὸν τομέα μας. Η θεραπεία τῆς πρόχειρη καὶ χωρὶς κανένα πρόγραμμα, εἴχεν ἐγκατατείχθη στὸ δὲ λόγο τοῦ Θεοῦ. Μὲ ἀποδηματικού, μὲ καὶ ἀλλού μέρτρα τῆς στιγμῆς, σπρώχηκε τὸν καρπὸ μὲ ἀπίτεταγματα, ἀλλοτε νὰ στέλνουμε στὸ θάνατο τοῦ πραγματικά ἀρρωστους καὶ ἀλλοτε νὰ ἀνοίγουμε πόρτες χρηματικοῦ σὲ ἀλλούς ἐπιτιθέμεις καὶ ἀπίδεις, χωρὶς νὰ ἔχουν καρμπικά σχέση μὲ τὴν καταραμένη πάθηση.

Η ναυτικὴ ὄντεις ἀναβήστεις ἔντονα ἔνα Σανατόριο, δπον οἱ μὲν πράγματικοι φυματικοί ναυτικοί νὰ δρίσουν τὴν θεραπεία τους, οἱ δὲ ἀλλοι οἱ προφυματικοὶ νὰ ἀποκαλύπτονται: ἐγκαύματα. Τὰ κρήματα τοῦ ΑΟΚΠ μᾶς ἄξιωσαν νὰ τὸ κατερθώσουμε καὶ αὐτὸ. «Ετοι, ἔκειτο στὰ Μελίσσωντας τῆς Ἀττικῆς, σὲ κατακλύπτονται αλλά ταξιδεύοντας πέπλημα τῆς Λαγόνης ΝΙΕΘ. Αὕτη τὸ ἀδελφήστο, δραματικό πρόγραμμα τοῦ ΝΙΕΘ! Αὕτη τὸ ἀδελφήστο, ἀπάλλασσο- μένο ἀπὸ καύς ἔλεγχο τὸ δικαίο μας Ὑπουργίου, είχε πλέον τὸ δικαιόματα νὰ συμβληθῇ μὲ καύς ἀλλού δργανισμοῦ τῆς Ασφαλιστικοῦ Ταμείο, ΙΚΑ, ΤΕΒΕ, ΤΣΑ, κλπ., καὶ νὰ δέχεται ἐπὶ πληρωμῆς ἀσθενεῖς.

Απὸ τὴν ἡμέραν τὴν διέθετες θεσμούς καὶ πολέμων προνόμιο.

Λαρυγκός, τὰ κύκνηκα τῶν πνιγμάνων ναυτικῶν τοῦ πολέμου, τῶν δπον τὸ τίμημα τῆς μεγάλης θυσίας εἵρετε τέτοιον ἀπίστευτο ἔπεισμό, θεσμόν, ἄρκεσθενκαν νὰ τρέξουν, ἔκειτο στὸν δικαίο τοῦ πολέμου. Άδτος δημος καρμπικά σηματίδης δὲν είχε στὸν Ὑπουργοῦ.

Οἱ πολλοὶ κρήματα τοῦ πραγματόδοτου ΑΟΚΠ, θέως τὸ δικαιόματα, δπον τὸ Νοσοκομείο μας νὰ είναι ἀρτίστο, ἀσφαλῶς τὸ καλύτερο τῆς περιοχῆς, ίσως δὲ καὶ τὸ καλύτερο στὴν Ἑλλάδα. Τὸ πάραγμα τοῦ ΑΟΚΠ δὲν είχε στὸν πολέμο την την καταφέρειν.

Συνέδην δημος κατέστη τὸ πολλὸν εὐχάριστο μέν, στὴν υπόθεση τῆς φορεθῆσθαι ἀρρωσταῖς, μετατικό δημος στὸ σκοπὸ τοῦ ΝΙΕΘ. «Η ἐπιστήμη πιόρεσ σὲ νὰ καταφέρῃ καρία χτυπήματα στὸν ἀσφάλισθαι κάτιλλο. Η στρατηγική, τὸ πᾶς καὶ τὸ πολλὰ καὶ διάφορα λεγόμενα ἀντιδικητικά, ἀπροχεπέδησαν τὴν φυματίωση, μέχρι συεδδην ἔξαφανίσωσ. «Ἐτοι, οἱ τρόφιμοι τοῦ ΝΙΕΘ, δλοκάληρη χιλιάδα καὶ πλέον στὴν ἀρχή, λιγότερουν μὲ συντομία, δὲν ποὺ μερικὲς δεκαπέδης ἔμεναν.

Θέρηση συντριβώσεων τοῦ Νοσοκομείου ἔπρόδηλο. Διάφορας ιδέες ἀρχίσαν νὰ συζητηθοῦνται γιὰ τὸ μέλλον του. Καὶ ἡ μεταστροφὴ του σὲ Γενικό Ναυτικό Νοσοκομείο φαινόταν ἡ ἀπικρατέστερη στήριξη σφῆ. Εγχώματα καὶ πάντα ἔχουμε τέτοια ἀποτακτική ἀνάγκη.

Οἱ πολλοὶ «προστατευόμενοι» τοῦ «ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΓΟΥ», ἀλλὰ καὶ οἱ ναυτικοὶ τῶν πλοίων, οἱ νοσηλευόμενοι ἀπὸ τὶς «Ἄσφαλειες, παραδέμηνοι» στὶς κατάρες μας μόνο στὸ πρόσωπο τοῦ Κιζάνη. Αὕτη διέπρεξε τὸν ἄσθο του καὶ ἀπῆλθε. Πολλοὶ ἀλλοι πέρασαν ἀπὸ τὸν πολυθόρων τοῦ Ὑπουργείου μας μεταξὺ ἀπὸ αὐτῶν. «Ολοὶ τους, χωρὶς καρμπικά ἔξαφεση σπείστωσαν τὸ σκάνδαλο καὶ διάχυτες δέδιναν τὶς υποσχέσεις ἀποκαταστάσας. Μερικοί, μάλιστα, μὲς παρουσίαζαν καὶ σχέδια Νόμου, πρὸς ζωγρίαν μας. Στάχτη στὰ μάτια, κατὰ ποὺ λέμε. Καὶ τὰ χρόνια περνοῦσαν μὲ αἰσιοδοξίες καὶ ἀπαισιοδοξίες ἐναλλασσόμενας.

Πολλά λέχθηκαν στὸ μεταξὺ καὶ πολλὰ καὶ γύρωγνα στὸ θρήνο τοῦ ΝΙΕΘ. «Ομως «αὐτὴ κινένται δὲν θρωσκείς»

οὐ στιγμή. Οδύτε παρελκόμενος Σωματουλίων, οὐτε καρκινίσματα στὴ Βουλή, οὐτε ἀποκαλύψεις στὸν Τόπο, οὐτε κακούα πλὴν δύναμη τοῦ προσηγορίαν. Βρεθήκαμε πρὸ τεταλημένου· καὶ τρίβωμε τὰ μάτια μας.

Αὕτη τὸ «τεταλημένο» ήταν ἡ θεληματικὴ ἀποδέσμηνος τοῦ Πτολεμαϊκοῦ Τηγανίας, τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Τηγανίου, τοῦ «Ἀσφαλιστικοῦ Ὑργανισμοῦ Κινδύνων πολέμου» πολέμων αὐτῆς, δραματικής τοῦ Τηγανίου Κινδύνων. Αὕτη δημος καρμπικά σηματίδης μὲ τὸ δικαίο τοῦ ΝΙΕΘ.

Λαρυγκός, τὰ κύκνηκα τῶν πνιγμάνων ναυτικῶν τοῦ πολέμου, τῶν δπον τὸ τίμημα τῆς μεγάλης θυσίας εἵρετε τέτοιον ἀπίστευτο ἔπεισμό, θεσμόν, ἄρκεσθενκαν νὰ τρέξουν, ἔκειτο στὸν δικαίο τοῦ πολέμου. Άρκεσθενκαν νὰ τρέξουν, στὸν δικαίο τοῦ ΝΙΕΘ. Αὕτη τὸ ἀδελφήστο, ἀποπάτησσος προστάτης τους.

Θὰ είμιστε δημος ἀδικοὶ μὲ δισκηρώνων τὴν κατακρυψή μας καὶ τὶς κατάρες μας μόνο στὸ πρόσωπο τοῦ Κιζάνη. Αὕτη διέπρεξε τὸν ἄσθο του καὶ ἀπῆλθε. Πολλοὶ καὶ ἀπὸ τὸν πολύθορων τοῦ ΝΙΕΘ μεταξὺ της πολέμου καὶ της πολιτικῆς δργανώσεων στὸ πρόσωπο τοῦ Κιζάνη. Οὐτοὶ τους, χωρὶς καρμπικά σηματίδης δέν είχε στὸν ΝΙΕΘ. Ήτοι τούς, χωρὶς καρμπικά σηματίδης δέν είχε στὸ πρόσωπο τοῦ Κιζάνη. Οὐτοὶ τους, χωρὶς καρμπικά σηματίδης δέν είχε στὸ πρόσωπο τοῦ Κιζάνη. Οὐτοὶ τους, χωρὶς καρμπικά σηματίδης δέν είχε στὸ πρόσωπο τοῦ Κιζάνη. Οὐτοὶ τους, χωρὶς καρμπικά σηματίδης δέν είχε στὸ πρόσωπο τοῦ Κιζάνη. Οὐτοὶ τους, χωρὶς καρμπικά σηματίδης δέν είχε στὸ πρόσωπο τοῦ Κιζάνη. Οὐτοὶ τους, χωρὶς καρμπικά σηματίδης δέν είχε στὸ πρόσωπο τοῦ Κιζάνη. Οὐτοὶ τους, χωρὶς καρμπικά σηματίδης δέν είχε στὸ πρόσωπο τοῦ Κιζάνη.

Τὸ πέπληδη τὸν δημονάδην τοῦ ΝΙΕΘ δὲν είχε στὸν πολέμο τοῦ πολέμου τοῦ ΝΙΕΘ τὸ καλύτερο τὸν δικαίο τοῦ πολέμου τοῦ ΝΙΕΘ. Διετηρήσαμε τὴν διέθηση στὸ πρόσωπο τοῦ ΝΙΕΘ.

Τὸ πέπληδη τὸν δημονάδην τοῦ ΝΙΕΘ δὲν είχε στὸν πολέμο τοῦ πολέμου τοῦ ΝΙΕΘ τὸ καλύτερο τὸν δικαίο τοῦ πολέμου τοῦ ΝΙΕΘ. Διετηρήσαμε τὴν διέθηση στὸ πρόσωπο τοῦ ΝΙΕΘ.

1967. Ανακριθήτητα, τέτοια ἀναλαμπή ζυδικεῖ πάρα πολλά. Δὲν τὸ λέμε ἐμεῖς, δὲν τὸ λέμε μένο η παρόδια στὴν διέτη. Τὸ Παναλήνιον ἀφυπνίζεται ἔπειτα γιατὶ ποτείσται στὸ καταροκρότημα καὶ σὲ τὰς ἀγκάλιστας. Τὸ τέρας τῆς πολιτικῆς συναλλαγῆς ἀποσύρεται ταπεινωμένο.

Παρουσιάσοντας τὴν θερινή την θερινή Ιστορία στὸν ναυτικούς τῶν Ναυτικών, στὸν δὲ διπλανό ναυτικούς καὶ στὸν ἀπομάχους ναυτικούς, τὴν παρουσίασμαν ἀλόμα τὸ «εθνικόν» καὶ στὴν «Εθνικήν» μας τὴν Κινδένην. Τὰ ἔξαγγέλματα τῆς ναυτικούς καὶ τὰ πρότια τῆς ἀπεισόδηματος μηνύου δὲν δύνουν ἀπόλυτα αὐτὸς τὸ δικαίον μας.

Οι Ναυτικοὶ τῆς Ελλάδος, προσέφεραν πολλά, χωρὶς τίποτα διαρκεῖαν πόρουν οὓς ἀντάλλαγμα. Εἰναι τὰ κάτια τῆς Κινδένης τὴν θεραπευτικήν. Τὰ πρότια τῆς ἀποκατάστασης μηδὲς τέτοιας ἀδικίας, μηδὲς τέτοιας κορούδιας; Πενήντα τριήμερά στοίχισε τὸ ΝΙΕΘ. Σημειρινὴ του δεῖξαν πάνω ἀπὸ 500.

Τὸ Νοσηλευτικό μας «Ιδρυμα» μᾶς είναι ἀπαραίτητο. Η διέμεια τῶν ναυτικῶν ἔχει τὴν διέμειαν ἀνάγκη καὶ αὐτοῦ, ἀλλὰ καὶ τοῦ πραγματικούς καὶ ἀλλων ἀκόμη θεραπευτικῶν καταφυγίων. Η δὲ ἀποστολὴ τοῦ «ΑΔΕΑΦΑΤΟΓ» καὶ ταῦρος είναι νὰ τερματισθῇ.

ΟΝΑΝΘΗΣ Π.



SKL

**Πετρελαιομηχανήι δαλάσσης
παγκοσμίου άναγνωρίσεως.**

Ίσχυς: 60 - 1320 ίππων.

Άργόστροφοι, ισχυράς κατασκευής, οικονομικής λειτουργίας και μεγάλης διαρκείας ζωῆς.

Κατάλληλοι δι' άλιευτικά πλοιάρια, άκτοπλοϊκά, φορτηγά μικρού έκτοπίσματος και γενικώς διά σκάφη κινούμενα με άργόστροφες πετρελαιομηχανές βαρέως τύπου.

Οι κινητήρες δαλάσσης SKL συγκεντρώνουν όλα τά πλεονεκτήματα διά τήν άντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τῆς ναυσιπλοΐας.

TECHNOCOMMERZ G.m.b.H.

108 BERLIN, TAUBENSTRASSE 4-6 • ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

"ΓΕΜΚΟ", ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ Α.Β.Ε.

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 24 • ΤΗΛ. 616.702 - TELEX: 5096

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ: ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ 33 • ΤΗΛ. 564.771 - 5

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ",

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

2.657 ΣΚΑΦΗ, 20.282.334 Τ. ΓΚΡΟΣ

Τὴν ὑπερηφάνειαν παντὸς "Ελληνος προκαλοῦν οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοί, ἀλλὰ καὶ τὸ δέος δὲν θὰ ἡτο ἀδικαιολόγητον. Εἰς τὴν πραγματικότητα, συνεχίζομεν σταθερῶς κατέχοντες τὴν δευτέραν ἐν τῷ Κόσμῳ θέσιν, ἀν δὲν ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν τὰ παρωπλισμένα καὶ παρήλικα πλέον, πολεμικῆς ναυτηγήσεως καὶ κρατικῆς ιδιοκτησίας σκάφη τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν. Αὗτὸς εἶναι τὸ θετικὸν στοιχεῖον, ὅπερ προκύπτει ἀπὸ τὴν ἀκολουθοῦσαν ἀνάλυσιν τῶν μεταβολῶν, αἵτινες ἐσημειώθησαν κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους. "Οπως, ὅμως, ἀπὸ ἀπόφεως ἀριθμοῦ σκαφῶν καὶ τοννὰς σταθερῶς ἀκολουθοῦμεν, παρὰ πάσαν ἀντιξότητα, τὴν ἀνιούσαν, οὔτω καὶ σταθερῶς διατηρεῖται τὸ ἀρνητικὸν στοιχεῖον τῆς καταπληκτικῆς αὐτῆς τοῦ "Ελληνος ἐφοπλιστοῦ προσπαθείσας. "Ολίγα, ἐλάχιστα, τὰ πλοῖα εἰδικῶν μεταφορῶν. Δὲν εἶναι ὑπερβολὴ ἂν τις εἴπῃ, ὅτι μᾶς λείπουν τελείως. "Ελάχιστα τὰ εἰδικὰ σκάφη τακτικῶν γραμμῶν. "Απὸ ἀπόφεως συνθέσεως, ή Ναυτιλίᾳ μας δὲν ἔχει τὸν ὄρθολογικὸν καταμερισμὸν τῶν διαφόρων τύπων πλοίων κατὰ τὰς ἀναλογίας, αἱ ὅποιαι θὰ ἔξησφάλιζόν πως τὸ ἔλληνικὸν σκάφος ἔναντι τῶν, σκληρῶν ἐνίστε, συνεπειῶν, τῶν τόσον συνήθων εἰς τὸν ὑγρὸν στίθιον κρίσεων. "Απὸ τράμπης ξηροῦ καὶ ύγρου φορτίου ἀποτελεῖται ὁ φορτηγός μας στόλος. Εἰς τὰ εὐτελῆ φορτία, τὰ τὸν μικρότερον καταβάλλοντα ναῦλον καὶ τὰ ἀμέσως ἐπηρεαζόμενα ἐκ πάσης διακυμάνσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ἀπασχολεῖται. Καὶ ἐνῷ, εἰς τὸν τομέα τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, παρετηρήθη κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν μία ἀξιόλογος προσπάθεια κατακτήσεως εἰς τὸν πλούσιον τουριστικὸν τομέα ἐπὶ διεθνούς κλίμακος, κινδυνεύει ή προσπάθεια αὕτη κυριολεκτικῶν νὰ καταποντισθῇ, ἀν ἀμέσως δὲν ἀντιδράσωμεν. Εἰς τὸ βάθος, εὐρίσκεται ὁ αὐτὸς πάντοτε ἀρνητικὸς παράγων: ή ἔλλειψις κεφαλαίων, ή ὑπερβολική, παράστολος αἰσιοδοξία, ή κάποια προχειρότης τοῦ πιστεύοντος ὅτι τὰ πάντα γνωρίζει καὶ ἡμπορεῖ ἀτιμωρητὴ νὰ ἐπιχειρήσῃ.

"Ογκοῦται καὶ ἡ "Ελληνικὴ Ναυτιλία. Μετὰ τὰς ἀπωλείας, τὰς πωλήσεις, τὰς διαλύσεις κλπ., τὸ καθαρὸν αὐτῆς ἐντὸς ἐνὸς ἔξαμηνου κέρδος, ἀνέρχεται μὲ τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν πλοίων, μεγαλύτερας χωρητικότητος, κατὰ 591.077 τὸν. γκρός. Καὶ ἐνῷ οἱ ὀλίγοι, σχετικῶς, μεγάλοι ἐφοπλισταί μας προχωροῦν πράγματι μὲ σύνεσιν καὶ προγραμματισμὸν πρὸς τὴν διόγκωσιν αὐτῆν, πλουτίζοντες τὸν στόλον μας μὲ ἐπιλέκτους μονάδας καὶ ἔξασφαλίζοντες διὰ χρονοναυλῶσεων τὴν ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσίν των, οἱ οἰκονομικῶς ἀσθενέστεροι, οὔτε προγραμματισμὸν καὶ εἰς τινας — ὀλίγας εύτυχῶς — περιπτώσεις, οὔτε τὴν ἐπιβαλλομένην σύνεσιν ἐπιδεικνύουν. "Ο ἀριθμὸς τῶν παρηλίκων σκαφῶν μας, ὁ σταθερῶς σχεδὸν διατηρούμενος, τὸ ἀποδεικνύει. "Ισως τὸ γεγονός αὐτὸν νὰ ὄφειλεται εἰς τὴν γενικῶς διαπιστουμένην διεθνῶς τάσιν τῆς ἐποχῆς μας, τὴν τάσιν πρὸς τὰς μεγάλας οἰκονομικὰς μονάδας. "Ο ἐντονος διεθνῆς ἀνταγωνισμὸς εἰς τὴν διομήχανίαν καὶ τὸ ἐμπόριον, ὁ ἐντονώτερον ἐκδηλούμενος ἵσως εἰς τὴν Ναυτιλίαν, συνεχῶς ἐνισχύει τὰ μεγάλα οἰκονομικὰ συγκροτήματα. "Ασφυκτικὸς ὁ μικρὸς ἐπιχειρηματίας. Καὶ μικρὸι πρέπει νὰ θεωρηθοῦν οἱ περισσότεροι τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Τὸ πρόβλημα εἶναι ὅδυ, οἱ εἰδότες δὲ ἐπιβάλλεται ταχέως νὰ τὸ ἀντιμετωπίσουν, μὴ παραγνωρίζοντες ὅμως τὸν κύριον ἀνασχετικὸν παράγοντα πάσης μεταξὺ "Ελλήνων συνεργασίας: Κάποιαν περιφρόνησιν τῶν συμφερόντων τῆς μειοφθίας, ἀπὸ τοὺς πλειοψηφοῦντας.

"Οπωσδήποτε, οἱ "Ελληνες συνεχίζουν τὴν ἀγοραστικὴν τῶν δραστηριότητα, τὴν πρωτοφανή, τὴν καταπλήσσουσαν ξένους

καὶ ἡμετέρους. "Αγοράζουν τὰ πάντα. "Ολα τοὺς ἐνδιαφέρουν, ὅτι οἱ ὄλλοι ἀπορρίπτουν. Τὰ κόστερς, τὰ μεσογειακά, τὰ μικρὰ τάνκερς καὶ τὰ μεταπολεμικὰ δηζελοκίνητα δρόδοδοις φορτηγά, ὀκόμη τὰ ρυμουλκά, τὰ ἐπιβατηγὰ παντὸς μεγέθους, ποιότητος καὶ ἡλικίας. Οἱ μεσίται ἀπευθύνονται πλέον πρῶτον εἰς τοὺς "Ελληνας, διὰ κάθε πώλησιν. Είναι οἱ πιθανώτεροι ἀγορασταί.

Καὶ ἀγοράζομεν τὰ ξένων σημαῖῶν σκάφη, διότι ἐπιτυγχάνεται ἡ πίστωσις ἀπὸ τοὺς πωλητάς, πέραν καὶ τῶν 50% τῆς ἀξίας τοῦ πωλουμένου σκαφούς, εἰς πολλὰς περιπτώσεις. "Αγορασταὶ καὶ μέτοχοι συχνότατα οἱ πλέον ἀπίθανοι. "Ολοι κατῆλθον καὶ συνεχίζουν κατερχόμενοι εἰς τὴν θάλασσαν. "Εχει ὁ Θεός...

Τὴν στιγμήν, ὅμως, αὐτήν, κυριώτερον μέλημα ὅλων θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἡ ἀντικατάστασις τῶν παρηλίκων φορτηγῶν μας καὶ ἡ ἀντιμετώπισις τοῦ αὐτοῦ προβλήματος τῆς ἐπιβατηγοῦ μας Ναυτιλίας. Καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ἐκποιουμένων πρὸς διάλυσιν σκαφῶν, πλεύσται ὅσαι νέαι ἀγοραὶ μικρᾶς σχετικῶς ἡλικίας πλοίων, ἐπραγματοποιήθησαν, εἰς ὑψηλάς, ὅμως, τιμάς, ὑψηλοτέρας τοῦ παρελθόντος ἔξαμήνου.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς διαλύσεις, ἀπὸ τοὺς κατωτέρω πίνακας διαπιστούται η ζωηρότης τῶν ἐκποιήσεων. "Η κρίσις τοῦ Σουέζ, θὰ ἀνακόψῃ, ἀσφαλῶς, τὴν πρὸς τὰ ἔργοστάσια διαλύσεων στροφήν. Στιγμαία, πάντως, η ἀνακοπὴ αὐτῆς. Τὰ παρηλίκα ἀνοπτορέπτως θὰ διαλυθοῦν.

Καὶ μετὰ τὴν σύντομον αὐτὴν εἰσαγωγήν, προχωροῦμεν εἰς τὰς κάτωθι, θάσει πλέον τῶν ἀριθμῶν, διαπιστώσεις.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

"Ο ἔλληνικης πλοιοκτησίας στόλος ἐπλουτίσθη κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1967 μὲ 26 νεότευκτα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 882.031 τὸν. γκρός. Οἱ διάτιστοιχοι ἀριθμοὶ διὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1966-67 σησαν 15 πλοία χωρητικότητος 438.852 τὸν. γκρός. Σημειούται ἐπομένως αὔξησης τῶν ναυπηγήσεων κατὰ 11 σκάφη καὶ 443.179 τὸν. γκρός. "Ἐκ τὸν προστεθόντων 15 πλοία χωρητικότητος 411.629 τὸν. γκρός ησαν φορτηγά καὶ 11 σκάφη, χωρητικότητος 470.402 τ. γκρός ησαν δεξιαμενόπλοια. "Ἐκ τῶν νεοτευκτῶν αὐτῶν πλοίων δύο φορτηγά ἐνεγράφθησαν εἰς τὸ ἔλληνικὸν νηολόγιον, ὡς προκύπτει καὶ ἐκ τῆς κάτωθι παρεχομένης κατὰ σημαίας κατανομῆς:

Σημαία	Φορτηγά	Τάνκερς		
	Πλοία	Τ. γκρός	Πλοία	Τ. γκρός
Έλληνική	2	44.900	—	—
Λιβεριανή	13	366.729	11	470.402
Σύνολον	15	411.629	11	470.402

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Αἱ ἀγοραὶ τῶν μεταχειρισμένων φορτηγῶν καὶ δεξιαμενοπλοίων ἐκ τῆς ὀλλοδοπῆς ἀνήλθον εἰς 91 σκάφη, χωρητικότητος 626.464 τὸν. γκρός, μὲ τὴν κάτωθι κατανομήν εἰς φορτηγά καὶ δεξιαμενόπλοια καὶ τὰς σημαίας ὑπὸ τὰς διποίας ἐνηλογίηθησαν:

Σημαία	Φορτηγά	Τάνκερς		
	Πλοία	Τ. γκρός	Πλοία	Τ. γκρός
Έλληνική	53	301.590	7	116.891
Λιβεριανή	10	72.130	3	39.455
Παναμαϊκή	8	43.692	1	5.058
Κυπριακή	8	35.972	1	11.676
Σύνολον	79	453.384	12	173.080

Παρήγορος ἡ διαπίστωσις τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον νηολογήσεως πλέον τοῦ 60% τῶν ἀγορασθέντων μεταχειρισμένων σκαφῶν. "Η μικρᾶ μέση αὐτῶν χωρητικότης τὰ καταλέγει μεταξὺ τῶν Μεσογειακῶν. Κατὰ κανόνα, η χωρητικότης αὐτῆς προτιμᾶ τὸ ἔλληνικὸν νηολόγιον.

ΤΑ ΠΩΛΗΣΕΝΤΑ

Παρά την σημειωθέντων κατά τους πρώτους μήνας τοῦ τρέχοντος έπους κάμψιν τῆς ναυλαγορᾶς, αἱ κατά τὸ λῆξαν ἔξαμηνον πωλήσεις πλοίων μας εἰς ξένους ήσαν ἐλάχισται, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς τοῦ προηγουμένου ἔξαμηνου. Κατὰ σημαίας καὶ τύπους, τὰ πωληθέντα πλοῖα πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν κατανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Σημαία	Φορτηγά		Τάνκερς	
	Πλοΐα	Τ. γκρός	Πλοΐα	Τ. γκρός
Έλληνική	7	28.995	1	11.288
Λιβεριανή	8	65.234	3	61.123
Παναμαϊκή	3	21.556	—	—
Λιβανική	1	7.124	—	—
Γιβραλτάρ	1	1.796	—	—
Σύνολον	20	124.705	4	72.411

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Διὰ τὰς πωλήσεις φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων πρὸς διάλυσιν διδοται ὁ κάπωθι πίναξ διὰ τὸ α' ἔξαμηνον ἐ.ε., ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἑτήσια σύνολα τῶν ἔξι τελευταίων ἔτων:

"Έτος	1961	διελύθησαν	29	σκάφη	169.220	τ. γκρός
>	1962	>	29	>	164.416	>
>	1963	>	44	>	292.436	>
>	1964	>	28	>	199.213	>
>	1965	>	47	>	267.622	>
>	1966	>	57	>	434.087	>
Α' ἔξαμ. 1967	>	98	>	703.985	>	

Αἱ διαλύσεις τοῦ α' ἔξαμηνου περιέλαβον 94 φορτηγά, 665.588 τόν. γκρός καὶ 4 δεξαμενόπλοια 38.397 τόν. γκρός, μὲν κατανομὴν εἰς τὰς κάπωθι σημαίας:

Σημαία	Φορτηγά		Τάνκερς	
	Πλοΐα	Τ. γκρός	Πλοΐα	Τ. γκρός
Έλληνική	43	310.791	2	20.508
Λιβεριανή	22	160.496	1	8.085
Παναμαϊκή	10	68.660	1	9.804
Λιβανική	15	96.937	—	—
Κυπριακή	4	28.704	—	—
Σύνολον	94	665.588	4	38.397

Παρήγοροι οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοί. "Ἄν καὶ κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔπους συνεχισθῇ ὁ ὀλός ρυθμός, πὸ 1967 θ' ἀποτέλεσθη τὸ εἰς διαλύσεις παλαιών σκαφῶν ἔτος - ρεκόρ τῆς τελευταίας εἰκοσαετίας, διὰ τὴν Ἐλλάδαν θεοβαίων. Πρόκειται, κυρίως, περὶ σκαφῶν πολεμικῆς κατασκευῆς. Τὰ ἐπασφόλιστρα καὶ οἱ δοπανηραὶ ἐπιθεωρήσεις τῶν ἐλύτων σκαφῶν δὲν ἐπιτρέπουν ὅλην διέξεδον παρὰ τὴν πρὸς διάλυσιν ἐκποίησιν.

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Τὰ κατὰ τὸ λῆξαν ἔξαμηνον ἀπολεσθέντα σκάφη μας, κατανέμονται ὡς ἀκολούθως, κατὰ σημαίας:

Σημαία	Φορτηγά		Τάνκερς	
	Πλοΐα	Τ. γκρός	Πλοΐα	Τ. γκρός
Έλληνική	9	22.754	—	—
Λιβεριανή	2	4.526	1	11.157
Λιβανική	3	6.388	—	—
Κυπριακή	1	5.237	—	—
Γιβραλτάρ	—	—	—	8.698
Σύνολον	15	38.905	2	19.855

Εἶναι δὲ συνήθης ἀριθμὸς δίλικῶν ἀπολειών τῆς Ναυτιλίας μας, ἀν δὲ συνεχισθῇ μὲν τὸν αὐτὸν ρυθμὸν μέχρι λήξεως τοῦ ἔπους, θὰ ὑπολειφθῇ τὸ 1967 εἰς δίλικὰς ἀπολειώσας μόνον τοῦ προηγουμένου ἔπους, ἐνῷ θὰ διαπορηθῇ ηγέημένον τὸ ἀπὸ τοῦ 1961 μέχρι σήμερον ποσόστων μας.

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΑ ΑΝΑΛΥΣΙΣ

"Ἡ κατωτέρω λεπτομερῆς ἀνάλυσις παρέχει μίαν ἐναργῆ εἰκόνα τῶν καταπληκτικῶν ἔξελίξεων τῶν σημειουμένων εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. Αἱ ἀλληλοδιάδοχοι κατακτήσεις τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ὑπό τε τὴν κυνόλευκον καὶ τὰς γινωστὰς ξένας σημαίας, ἀπὸ τοῦ 1949 καὶ ἐντεῦθεν ἀπεικονίζονται διὰ τῶν κατωτέρων ὀρθιμῶν:

Έτη	Έλληνική	Λιβεριανή	Παναμαϊκή	Λιβανική	Κύπρου
1949 . . .	1.301.512	50.016	1.025.726	—	—
1950 . . .	1.264.977	133.655	1.147.680	—	—
1951 . . .	1.238.868	396.116	1.668.025	—	—
1952 . . .	1.175.986	696.212	1.769.687	—	—
1953 . . .	1.139.609	1.309.620	1.847.601	—	—
1954 . . .	1.242.075	2.397.896	1.756.413	—	—
1955 . . .	1.270.221	3.236.550	1.729.236	—	—
1956 . . .	1.444.904	4.678.244	1.722.549	—	—
1957 . . .	1.575.899	6.414.910	1.903.253	—	—
1958 . . .	2.274.925	7.224.562	1.805.054	36.112	—
1959 . . .	3.892.392	6.366.303	1.691.779	202.808	—
1960 . . .	5.574.621	4.773.032	1.247.642	376.068	—
1961 . . .	6.519.185	4.903.567	732.789	720.660	—
1962 . . .	7.008.726	4.753.619	616.552	894.031	—
1963 . . .	7.503.563	6.033.505	661.491	799.905	—
1964 . . .	7.266.723	7.785.596	646.648	755.706	31.578
1965 . . .	7.198.394	9.663.181	784.440	704.587	159.062
1966 . . .	7.503.759	10.408.936	789.689	606.880	315.154
A' 6ημ. 67	7.502.364	11.114.980	760.418	476.353	381.095

Αἱ παραπορηθῆσαι ἔξι ἄλλου κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον αὐξομειώσεις τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας κατὰ σημαίας ἔχουν ὡς ἔξῆς, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ τόδιον:

Σημαία	Πλοΐα	Τ. γκρός
Έλληνική	+ 15	1.395
Λιβεριανή	+ 1	706.044
Παναμαϊκή	— 3	29.271
Λιβανική	— 22	130.527
Κυπριακή	+ 14	65.941
'Ονδουριανή	— 2	6.697
Γιβραλτάρ	— 3	13.018
Διαφορά	0	+ 591.077

"Ἐν συγκρίσει μὲ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1966, προκύπτει καθαρὰ προσθετική διαφορά μόνον εἰς τὸ τοντάς, καὶ οὐχὶ εἰς τὸν ἀριθμὸν πλοίων.

ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Σημαντικαὶ αἱ ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν μεταβολαὶ, τόσον εἰς προσθήκας, δύον καὶ εἰς διαγραφάς. Οὕτω, κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1967 ἐνεγράφησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας 108 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 574.757 τόν. γκρός, μὲ τὴν κάπωθι εἰς κατηγορίας πλοίων κατανομήν:

Φορτηγά νεότευκτα	2	τ. γκρός	44.900
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	11	»	81.255
Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως 1946-55	35	»	156.277
Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως	19	»	122.105
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως	6	»	34.478
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956-65	3	»	64.990
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946-55	2	»	25.980
Δεξαμεν. πολεμικής ναυπηγήσεως	1	»	1.413
'Επιβατηγά	2	»	2.395
Διάφορα	25	»	15.043
Σύνολον	108	»	574.757

Φανερὸν καθίσταται ἐκ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος, διτὶ αἱ εἰς τὴν κυανόλευκον προσθήκαι ἀναφέρονται κατὰ κανόνα εἰς μεταχειρισμένα σκάφη. Αἱ διαγραφαὶ ἀφ' ἑτέρου, περιέλαβον 93 σκάφη, συνολικῆς χωρ-

CABLES: "HERMES"

DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

430/2/4 POINT RD.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Β. ΚΟΥΒΑΡΑΣ, Σ. ΚΟΥΒΑΡΑΣ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

ΥΑΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

BOX 475
PHONES 65.181
23.002
A/H 88.8465

AMEROID PRODUCTS

SOLE AGENTS FOR:

LILY BRAND MARINE PAINTS

τικόπητος 576.152 τόν. γκρός, με κατανομήν είς κατηγορίας πλοίων ώς έξης:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-65	9	τ. γκρός	87.434
Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως	10	»	48.793
Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως	42	»	299.319
Φορτηγά προπολεμικής ναυπηγήσεως	13	»	50.189
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946-55	2	»	25.980
Δεξαμεν. πολεμικής ναυπηγήσεως	1	»	10.448
Δεξαμεν. προπολεμικής ναυπηγήσεως	1	»	10.060
Υπεριωκεάνια	1	»	26.485
Έπιβασης	7	»	15.836
Διάφορα	7	»	1.608
Σύνολον	93	»	576.152

Ό όνομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών έχει ώς έξης:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΧΑ

Τ. γκρός

Μακεδονίας	36.000	ναυπηγηθέν 'Ισπανίαν
Χίου Κάππαταιν	8.900	ναυπηγηθέν 'Ισπανίαν
Σκάφη 2	44.900	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Τ. γκρός

'Αγία Αναστασία	7.420	ύποστειλαν τήν λιθεριανήν
Γαλήνη	8.104	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
'Ελλάς	2.862	παραμείνων είς τήν δύναμιν
'Εμμανουήλ Μάρκου	8.972	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Θέλησης	12.031	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
Κέπιτ Νερίτα	9.075	άγορασθέν έξι 'Ολλανδίας
Μάνον	2.809	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
Μάριελ	6.041	άγορασθέν έξι Γιουγκοσλαβίας
'Οριεντ Έξιλόρερ	10.929	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
Παπόνικ	6.040	άγορασθέν έξι Γιουγκοσλαβίας
Τούλα Ξιλά	6.972	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Σκάφη 11	81.255	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Τ. γκρός

'Αγία Βαρβάρα	1.499	άγορασθέν έξι Γιουγκοσλαβίας
'Αλέξανδρος Σ.	8.280	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
'Αλκυών	5.049	άγορασθέν έξι 'Ιρλανδίας
'Αννα Μαρία	2.111	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
'Αντύτρικ	5.609	άγορασθέν έξι 'Ολλανδίας
'Αστυάνας	1.273	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
'Αχαΐς	5.695	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
Γιολάντα	3.246	άγορασθέν έξι Γαλλίας
Ειρήνη Μ.	4.841	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
'Ελευθερία	2.271	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
'Ελπίδα	3.472	άγορασθέν έξι Σουηδίας
'Εσσες	8.458	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Εὐελπίς	1.413	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Κάρδο Γκρόσος	7.612	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Κάρδο Ματαπάτας	8.420	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Καπετάνιος Γιώργης	5.185	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Κάρος	8.288	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Λισσάνδρω	2.428	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Μαργιώ Φ.	5.842	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Μιστράλ Ι	1.689	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
Μόνικα Σ.	1.965	άγορασθέν έξι Σουηδίας
Ναϊάς Κ.	5.326	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
Ναϊάς	2.697	άγορασθέν έξι Γερμανίας

Νικόλαος Κατσούλης	2.271	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
'Ομάλας	5.593	ύποστειλαν τήν λιθεριανήν
Ούλιανος Κάσταλ	2.721	άγορασθέν έξι Γερμανίας
Παντελής	1.997	άγορασθέν έξι Γαλλίας
Προξενίον	8.450	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Σάντρα Ν.	8.434	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Τέα	5.610	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
Τίντεφτζελ	4.327	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
Τρανσορδόπη ΙΙΙ	3.578	παραμείνων είς τήν δύναμιν
Φασορίτα	4.734	παραμείνων φορτηγόν
Χάρπερτζελ	4.669	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
Χριστίνα Θ.	1.224	άγορασθέν έξι διλοδαπής

Σκάφη 35 156.277

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αγιος Νεκτάριος	1.902	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
'Αλκυών	7.063	ύποστειλαν τήν λιθεριανήν
'Αλμπα	7.239	άγορασθέν έξι 'Ολλανδίας
'Αμφιτρίτη	5.837	άγορασθέν έξι Σουηδίας
'Ανι	9.550	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Βυζάντιον	7.276	ύποστειλαν τήν λιθεριανήν
Δέσποινα Π.	7.359	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
Δικορόνια	7.260	ύποστειλαν τήν λιθεριανήν
'Ελλήρε	7.555	παραμείνων παναμαϊκήν
'Επτίς	7.106	ύποστειλαν τήν παναμαϊκήν
Λαζλαψ	3.886	άγορασθέν έξι Σουηδίας
Μπράϊτ	2.836	ύποστειλαν τήν λιθεριανήν
Νέον	8.323	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Νίκος Σ.	7.180	ύποστειλαν τήν λιθεριανήν
Νόρ	12.090	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Οινούσιαν Χόπ	5.312	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
Πέννυ	3.496	ύποστειλαν τήν παναμαϊκήν
Ρέα	5.701	άγορασθέν έξι Σουηδίας
Σάν Τζών Π.	5.134	ύποστειλαν τήν λιθεριανήν

Σκάφη 19 122.105

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Κέντ	11.219	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Ληγκέσον	9.827	άγορασθέν έξι 'Αγγλίας
Μπράϊτ Στάρ	6.697	ύποστειλαν τήν λιθεριανήν
Πόπη	2.561	ύποστειλαν τήν παναμαϊκήν
Σάν 'Αντώνιο	1.532	παραμείνων είς τήν κυανόλευκον
Φλώρα	2.642	ύποστειλαν τήν παναμαϊκήν

Σκάφη 6 34.478

στ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Τ. γκρός

'Αριέττα	25.911	άγορασθέν έξι Σουηδίας
Μαρία	25.902	άγορασθέν έξι Σουηδίας
Παρασκευή Λεμού	13.177	άγορασθέν έξι Νορβηγίας

Σκάφη 3 64.990

ζ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Τ. γκρός

Παύλος Β.	15.935	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
Τηλέμαχος	12.878	άγορασθέν έξι Γερμανίας
Τζένερα Κολοκοτρώνης	11.916	άγορασθέν έξι Νορβηγίας
Τριγκόν	11.172	άγορασθέν έξι Μονακό

Σκάφη 4 51.901

30 ΕΤΩΝ ΠΕΙΡΑ

PHONE 53712 (6-LINES)

ALL CODES & PRIVATE

CABLES
AETOS
ALL OFFICES

Ionian Scandinavian Lloyd

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

World Wide Operators

OWNERS - CHARTERERS - BROKERS - AGENTS - PROTECTION - UNDERWRITING - REGISTRY

P.O.BOX 1186 —

ADEN (ARABIA)

η) ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρός	
Καλοί Λιμένες III ..	1.413	ύποστείλαν τὴν λιθεριανὴν
Σκάφος 1	1.413	
ε) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ		
	T. γκρός	
*Ελένη Ρ.	892	άγορασθὲν ἐξ ὀλλοδαπῆς
Κάλυμνος	1.503	άγορασθὲν ἐξ Ἰσλανδίας
Σκάφη 2	2.395	
ι) ΔΙΑΦΟΡΑ		
	T. γκρός	
*Άγια Μαρίνα	557	άγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
*Άγιος Δημήτριος ..	494	άγορασθὲν ἐξ Σουηδίας
Άγινα	443	ναυπηγηθὲν ἐν Ἐλλάδι
Γεράργιος	793	άγορασθὲν ἐξ ὀλλοδαπῆς
*Ἐναρξίς	969	άγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Θεμιστοκλῆς	590	ναυπηγηθὲν ἐν Ἐλλάδι
Θερμαϊκός	500	άγορασθὲν ἐξ ὀλλοδαπῆς
*Ιρένα	1.401	άγορασθὲν ἐξ ὀλλοδαπῆς
Καλοί Λιμένες II ..	745	άγορασθὲν ἐξ Γερμανίας
Καππετάν Κωνσταντίνης ..	592	άγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Κάππαιν Σπυρομήλιος ..	191	άγορασθὲν ἐξ ὀλλοδαπῆς
Κασσάνδρα Ρετάλη..	469	άγορασθὲν ἐξ Ἰταλίας
Λητώ	481	άγορασθὲν ἐξ ὀλλοδαπῆς
Μάρθα	465	ναυπηγηθὲν ἐν Ἐλλάδι
Μαρία II	594	άγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Μερμάρι	450	ναυπηγηθὲν ἐν Ἐλλάδι
Πειραιεὺς	763	άγορασθὲν ἐξ ὀλλοδαπῆς
Πράμονς	891	άγορασθὲν ἐξ ὀλλοδαπῆς
Πρωτώ	696	ναυπηγηθὲν ἐν Ἐλλάδι
Σαμοθράκη	102	ναυπηγηθὲν ἐν Ἐλλάδι
Σοφία	988	άγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Σοφράς	376	ναυπηγηθὲν ἐν Ἐλλάδι
Χαλκιδική	487	άγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Χριστίνα	420	άγορασθὲν ἐξ ὀλλοδαπῆς
Χριστόφορος II ..	586	άγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Σκάφη 25	15.043	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

	T. γκρός	
Ειρήνη Λ.	10.530	
Κάππαιν Τζών Λ.	13.408	
*Οντίν	5.960	
*Ορφεύς	5972	
*Οσεαν Ρεγγίνα	9.250	
Παναγιώτης Λ.	10.747	
Πέλαγος	11.767	
Πήγερ Λ.	13.379	
Σάουθποούλ	6.421	
Σκάφη 9	87.434	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

	T. γκρός	
*Άλκυόνη	9.149	παληθὲν Ὁλλανδούς διαλυτὰς
*Άλφα	1.959	καταστραφὲν ἐκ πυρκαϊᾶς
*Αρίω	2.397	παληθὲν Ἰσραηλινὸς
Γαλαξίας	5.449	παληθὲν διαλυτὰς Ἀπω Ανατολ.
Γαρδενία	3.603	παληθὲν ἀγοραστὰς Κασσιούγκ
*Ἐλένη Κ. II	7.289	μὴ πραγματοποιηθεῖσας ἀγορᾶς
Κάλυμνος	1.501	προστεθὲν εἰς τὰ ἐπιβατηγά
Μέγαρα	6.907	παληθὲν διαλυτὰς Ταΐδαν
Νιτέπη	2.089	μὴ πραγματοποιηθεῖσας ἀγορᾶς
Προξενεῖον	8.450	παληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
Σκάφη 10	48.793	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρός	
*Άγια Βαρδάρα	974	βυθισθὲν ἔξωθι Κύπρου
*Άγιος Δημήτριος ..	7.062	παληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
Αιγαίον	7.239	παληθὲν Κινέζους διαλυτὰς
*Ἄζιαν	7.255	παληθὲν πρὸς διάλυσιν
*Άλις	7.189	παληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
*Άμεντέο	7.215	παληθὲν διαλυτὰς Φορμόζης
*Άνιτσα	7.149	παληθὲν πρὸς διάλυσιν
*Άιδις	7.253	παληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
*Ἀπλάτικ Σεύλορ ..	7.281	παληθὲν διαλυτὰς Ἀπω Ανατολ.
Γεώργιος Δ. Γράτσος ..	7.171	παληθὲν Ἰσπανούς διαλυτὰς
Δημοσθένης	7.236	παληθὲν Ἰσπανούς διαλυτὰς
*Ἐλεν	7.128	παληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
*Ἐλένη Β.	7.213	παληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
*Ἐληνης	7.352	παληθὲν ὄλλοδαπούς
Θρή Στάρς	1.760	ἔξοκειλαν ἔγκατελείθη
*Ιόνικ Μπαΐν	7.176	παληθὲν πρὸς διάλυσιν
*Ιστρος ΙI	7.275	παληθὲν Ἰταλούς διαλυτὰς
Καππετάν Κωστής I ..	8.453	παληθὲν Ἰστανούς διαλυτὰς
Κατερίνα	7.155	παληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
Κίτσα	7.279	παληθὲν διαλυτὰς Κασσιούγκ
Κωνσταντίνος	7.131	παληθὲν πρὸς διάλυσιν
Λαμψρένς	7.252	παληθὲν διαλυτὰς Φορμόζης
Μαραθών	15.030	ὑπόσαν τὴν λιθεριανὴν
Μαρία Λεμοῦ	7.133	παληθὲν ἀγοραστὰς Ἀπω Ανατ.
Νέον	8.323	παληθὲν πρὸς διάλυσιν
Νησί	7.138	παληθὲν πρὸς διάλυσιν
Νίκος Β.	2.757	παραμενίαν εἰς τὴν παναμαϊκὴν
Νιόδη	7.246	παληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
Νόρ	12.090	παληθὲν διαλυτὰς "Ἀπω Ανατολ.
Νόρα	7.290	παληθὲν διαλυτὰς "Ἀπω Ανατολ.
*Οδύσσειον	7.303	παληθὲν πρὸς διάλυσιν
*Ορίεντ Λέικς	7.212	παληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
Παναγία Κ.	7.176	παληθὲν διαλυτὰς Ἀπω Ανατολ.
Παντάνασσα	7.131	παληθὲν Κινέζους διαλυτὰς
Παξοί	7.144	παληθὲν Κινέζους διαλυτὰς
Ραχιώτης	7.138	παληθὲν πρὸς διάλυσιν
Σαίντ Δημήτριος	7.091	παραμενίαν εἰς τὴν λιθανικὴν
Σάν Παντελέημων	7.282	παληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
Στροβίλι	7.187	παληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
Φιλία	7.244	ἔγκατελειφθὲν ἀσφαλιστὰς
Ψαρά	4.959	παληθὲν Ἰσπανούς διαλυτὰς
Ψαρά	7.247	παληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
Σκάφη 42	299.319	

Η ΜΟΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΔΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΣΗΣ
ΦΥΣΕΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ADEN EINAI H

"Aden Hellenic Shipping Agency,,

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES • BANK FLATS • STEAMER POINT

ADEN (S. ARABIA)

P.O.BOX 1152

Cable Address: "HELLENIC" ADEN

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΤΗ ΑΙΤΗΣΕΙ ΣΑΣ

Telephone : 23137

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
"Άγιος Νικόλαος II ..	3.963	πωληθέν Κινέζους διαλυτάς
"Άνεσις	2.128	προσαράξαν έγκατελείφθη
'Ανωμάλι Α.	5.016	πωληθέν άγοραστάς "Άπω 'Ανατ.
Βικτωρία "Ελενια ..	2.563	έκατη είς λιμένα Θεσσαλονίκης
Γιαννάκης Φ.	1.369	διυθισθέν λιμένα Λαυρίου
'Εμμανουήλ Π.	2.265	έδυθισθη κατόμενον
Κέντη	11.219	πωληθέν διαλυτάς "Άπω 'Ανατολ.
Ληγκέσιον	9.827	πωληθέν πρός διάλυσιν
Ναυτίλος	2.492	έγκατατειφθέν άσφαλιστάς
Παναγία Βοήθεια ..	1.553	πωληθέν Ιταλικά συμφέροντα
Παναγία Συριώτισσα ..	1.862	πωληθέν Γιουγκοσλαβίους διάλυτ.
Ταξιάρχης	3.991	πωληθέν Γιουγκοσλαβίους διάλυτ.
Φώτης Π.	1.941	πωληθέν άλλοδαπούς
Σκάφη 13	50.189	

ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

	Τ. γκρός	
'Ιθάκη	11.288	πωληθέν άλλοδαπούς
Ντιλίζενς	14.692	άψωσαν σημαίαν Μονακό
Σκάφη 2	25.980	

σ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
"Άγιος Γεώργιος V ..	10.448	πωληθέν 'Ιταλούς διαλυτάς
Σκάφος 1	10.448	

ζ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
Λελέτα	10.060	πωληθέν 'Ισπανούς διαλυτάς
Σκάφος 1	10.060	

η) ΥΠΕΡΡΩΚΕΑΝΙΑ

	Τ. γκρός	
Αύστραλις	26.485	
Σκάφος 1	26.485	

θ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

	Τ. γκρός	
Κεφαλληνία	1.043	καταστραφέν έκ πυρκαϊάς
Κυδωνίαι	2.430	μή πραγματοποιηθείσης άγοράς
Λάστοδο	1.039	μή πραγματοποιηθείσης άγοράς
Λυδία	2.936	πωληθέν Γάλλους άγοραστάς
Σινζ	467	μή πραγματοποιηθείσης άγοράς
Σοφοκλῆς Βενιζέλος ..	2.741	καταστραφέν έκ πυρκαϊάς
Φαδορήτα	5.180	παραμείναν φορτηγόν
Σκάφη 7	15.836	

ι) ΔΙΑΦΟΡΑ

	Τ. γκρός	
"Άγιος Νικόλαος ..	214	προσαράξαν έγκατελείφθη
'Ελένη	336	υυθισθέν έξωθι 'Οξιάς
"Εσπερος	118	πωληθέν άλλοδαπούς
"Εσπερος II	105	πωληθέν άλλοδαπούς
Μάκης I	149	υυθισθέν
Μένα II	475	υυθισθέν πλησίον Ρέδου
Μαρία	211	υυθισθέν

Σκάφη 7

1.608

"Από τάς μεταβολάς ταύτας προηλθε μία καθαρά προσθήκη 15 σκαφών, μείωσις δώμας τής χωρητικότητος κατά 1.395 τόν. γκρός, οι-τινές ύπολογιζόμενοι είς την υπάρχουσαν την 31ην Δεκεμβρίου 1966 δύναμιν, μάς δίδουν σημερινήν τοιστήν ύπό την KYANOLEYKON άπό:

1.646 σκάφη, 7.502.364 τόν. γκρός

"Η δύναμις αυτή, κατά κατηγορίας πλοίων, έχει την κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά νεότευκτα	Τ. γκρός	198.501
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	186	> 1.939.064
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	244	> 994.820
Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως ..	229	> 1.332.244
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως ..	131	> 357.707
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	1	> 48.083
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	53	> 1.028.718
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	76	> 864.929
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως ..	10	> 49.307
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως ..	5	> 11.198
"Υπερωκεάνια	12	> 192.606
Τουριστικά - 'Οχηματαγ. - Επιβατ.	101	> 268.878
Διάφορα	582	> 216.309
Σύνολον	1.646	> 7.502.364

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

"Ενώ ή έλληνική ύπό την λιβεριανήν σημαίαν πλοιοκτησία διπλάσιη κατά το λήξην έξαμηνον 51 σκαφών, χωρητικότητος 409.107 τόνων γκρός, παραγόντα πάνταν, προστείθησαν εἰς αύτην 52 πλοΐα σημαντικών νεώτερα, χωρητικότητος τριπλάσιας περίπου της τών διαγράφεντων, σημειωθείσης αύτην καθαράς προσθήκης 700.000 περίπου τόνων γκρός, δώμας κατωτέρω αναλύεται. "Ας σημειωθή διτι ή Λιβερία δὲν δέχεται πλέον είς τὰ νηολόγιά της σκάφη παρήλικα, πολεμικής κατασκευής.

"Τὰ προστείθητα κατά τὸ α' έξαμηνον τοῦ 1967 εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Μονροβίας 52 σκάφη, 1.115.151 τόν. γκρός, είχον τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά νεότευκτα	Τ. γκρός	366.729
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	10	> 100.881
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	8	> 51.497
Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως ..	3	> 30.877
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	11	> 470.402
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	3	> 47.146
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	4	> 47.619
Σύνολον	52	> 1.115.151

"Ως προκύπτει ἐκ τῶν δικαιολογούμενων διομαστικῶν πινάκων, τὸ η-

Η ΜΟΝΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΕΙΣ NOTION ΑΦΡΙΚΗΝ

CAPE TOWN

TELEX : 5-7045
TELEPHONE : 2-7771

CHARTER MARINE AGENCIES(PTY) LIMITED
SHIPPING · CLEARING · TRAVEL · INSURANCE
Radio City - Tulbagh Square

POSEIDON SHIPS' AGENCIES (PTY) LTD
SHIPS' & TRAVEL AGENTS - SHIPBROKERS

6, Mercury Lane

P.O.BOX : 475
CABLE ADDRESS : "POSEIDON"

DURBAN

TELEX : 6-7432
TELEPHONES : 62944, 28690

μισυ περίπου του άριθμου και τὰ $\frac{3}{4}$ τοῦ τωνάκ τῶν προσθηκῶν ἀφορᾶ νεότευκτα πλοῖα, ἐνῷ αἱ διαγραφαὶ ἀναφέρονται κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς πλοῖα παρήλια, ἀντιοκονομικά. Τὸ σύνολον τῶν ἐν λόγῳ διαγραφῶν, ὄντερχεται εἰς 51 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 409.107 τόννων γκρός, μὲ τὴν ἔξης, κατὰ κατηγορίας πλοίων, σύνθεσιν:

Φορτηγὰ ναυπηγήσεως 1956 - 65	1	τ. γκρός	5.288
Φορτηγὰ ναυπηγήσεως 1946 - 55	2	»	7.127
Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	39	»	296.689
Φορτηγὰ προπολεμ.	2	»	8.404
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956 - 65	1	»	28.626
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946 - 55	5	»	61.560
Δεξαμεν. πολεμικῆς ναυπηγήσεως	1	»	1.413
Σύνολον	51	»	409.107

* Ο δυναστικός κατάλογος πῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς ἔξης:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Τ. γκρός

Αίκατερ. Μ. Γουλανδρή	28.500	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
Αἴτζιαν Μόναρχ	37.500	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
Αἴτζιαν Νέπτουν	35.000	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
'Αλεξάνδρος	15.910	ναυπηγήθεν 'Αγγλίαν
'Αιπολλώνιος	15.100	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
Γουόρλντ Ναυτίλος	25.800	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
"Ελεν	27.985	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
Καπετάν Γέμελος	16.164	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
Μύθικ	37.200	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
Νέφος	56.900	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
Νόρδερν Ναΐάς	22.600	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
Νόρθ "Εμπερορ	24.500	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
Ρηγπλέντεντ	23.570	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν

Σκάφη 13 366.729

6) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Τ. γκρός

'Αδελφότης	9.053	ἀγορασθέν ἐκ Νορδηγίας
'Ατλαντικ Φρήντομ	10.815	ἀγορασθέν ἐξ 'Αγγλίας
Είρήνη Λ.	10.530	
Καππαϊν Τζέν Λ.	13.408	
'Οντιν	5.960	
'Ορφεύς	5.972	
"Οσεαν Ρεγγίνα	9.250	
Παναγιώτης Λ.	10.747	
Πίτερ Λ.	13.379	
Σήδιου	11.767	

Σκάφη 10 100.881

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Τ. γκρός

"Αντριας	4.577	ἀγορασθέν ἐκ Βελγίου
Καπετάν Παντελής	6.905	ἀγορασθέν ἐξ 'Ινδιας
Κύρκα	11.279	ἀγορασθέν ἐξ 'Ιταλίας
Λαζήδη "Ελσπεθ	3.374	ἀγορασθέν ἐξ ἀλλοδαπῆς
Μινούτσι	6.475	ἀγορασθέν ἐκ Γερμανίας
Νικόλαος Π.	2.788	ἀγορασθέν ἐξ 'Ολλανδίας
Πλέιτ Μάστερ	9.557	ἀγορασθέν ἐξ ἀλλοδαπῆς
Σαΐντ Μαρία	6.542	ἀσφαλισθέν εἰς N.A.T.

Σκάφη 8 51.497

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Μαραθώνιαν	15.030	ὑποστεῖλαν τὴν κυανόλευκον
Μιτσίκι	8.540	παραμεῖναν εἰς τὴν λιθεριστὴν
Φέντε	7.307	ἀγορασθέν ἐξ 'Ισραήλ

Σκάφη 3 30.877

ε) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Τ. γκρός

'Αθηνᾶ Καρρά	44.700	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
Αἴολος	10.000	ναυπηγήθεν Γαλλίαν
'Άλλεγκρο	46.350	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
'Αρμόνικ	47.000	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
'Ατόμικ	47.000	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
Γελόρικ	48.747	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
Κάθριν Α. Πάππας	42.960	ναυπηγήθεν Γκοτταβέρκεν
Μ. Ι. Καρράς	44.800	ναυπηγήθεν Γιοκοχάμαν
Μπέσσος Α. Πάππας	42.963	ναυπηγήθεν Γκοτταβέρκεν
Πλατόνικ	49.500	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν
Φιντέλιο	46.382	ναυπηγήθεν 'Ιαπωνίαν

Σκάφη 11 470.402

σ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Τ. γκρός

'Αγγέλα Φ.	15.858	ἀγορασθέν ἐκ Σουηδίας
Ντήζερτ Λήντερ	20.458	ἀσφαλισθέν εἰς N.A.T.
Πρέδεζα	10.830	παραμεῖναν εἰς τὴν δύναμιν

Σκάφη 3 47.146

ζ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Τ. γκρός

Βέγας	15.974	ἀσφαλισθέν εἰς N.A.T.
Κοκονίκα	10.400	ἀγορασθέν ἐκ Νορδηγίας
"Οριεν Σή	13.197	ἀγορασθέν ἐκ Σουηδίας
Στόλτ Α'τλαντικ	8.048	ἀσφαλισθέν εἰς N.A.T.

Σκάφη 4 47.619

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Τ. γκρός

Ρομέο	5.288	ὑψώσαν τὴν κυανόλευκον
Σκάφη 1	5.288	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Τ. γκρός

Κύκνος	1.534	πωληθέν ιταλικά συμφέροντα
Ομάλα	5.593	ὑψώσαν τὴν κυανόλευκον

Σκάφη 2 7.127

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αγία Μαρίνα	2.836	ὑψώσαν τὴν κυανόλευκον
'Αθλος	7.271	πωληθέν 'Ιαπωνίας διαλυτάς
'Άλκυών	7.063	ὑψώσαν τὴν κυανόλευκον
'Αργολικός	8.479	πωληθέν ἀγορ.
'Αρης	7.179	πωληθέν 'Ιαπωνίας διαλυτάς
'Αριέττα	8.462	πωληθέν διαλυθαπούνς
Βεαπτρί	7.134	πωληθέν διαλυτάς Φορμόδης
Βέγκα Στάρ	8.205	πωληθέν 'Ιαπωνίας διαλυτάς
Βιζιάντιον	7.276	ὑψώσαν τὴν κυανόλευκον
Γαλικία	7.1113	πωληθέν 'Ιαπωνίας διαλυτάς
Γουόρλντ Κόνικερορ	14.309	πωληθέν ἀγορ.
Δίας	2.819	πωληθέν Πορτογαλίας
Δικορόνια	7.260	ὑψώσαν τὴν κυανόλευκον
Δόκτωρ Γ. Λασιμός	7.264	πωληθέν διαλυτάς Χόγκ Κόγκ
Θαλής	7.183	ὑψώσαν τὴν κυπριακήν
Κρόνος	7.232	πωληθέν 'Ιαπωνίας διαλυτάς
Κυρήνειαν	6.992	πωληθέν διαλ.
Λαρέττα	12.949	πωληθέν διαλ. "Απω Ανατολής
Λασσωνικός	8.533	ἀνήκον εἰς ξένα συμφέροντα
Λουδίας	8.463	πωληθέν ἀγορ.
Μαγδαληνή	7.060	πωληθέν ἀγοραστὰς Μάλτας

CEUTA

GEORGE E. AMANATIDES

THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD. SHIP SUPPLIERS

Cable Address "GRECO - CEUTA"

Mail Postbox 87 CEUTA

Provisions, Deck and Engine Room Supplies

T/ Phones 3240 Night 3936

Μαριελίν	7.212	πωληθέν 'Ιάπτωνας διαλυτάς
Μαριτύχη	7.232	πωληθέν 'Ιάπτωνας διαλυτάς
Μάσουντ 'Ιθώμη	7.170	πωληθέν 'Ιαπτωνούς διαλυτάς
Μαροέλ Μ. Χ.	7.251	πωληθέν πρός διάλυσιν
Μαστρομήτσος	7.121	πωληθέν διαλυτάς Φορμόζης
Μυκήναι	8.587	πωληθέν 'Ιάπτωνας διαλυτάς
Νικόλας Α.	7.228	πωληθέν διαλυτάς Φορμόζης
Νίκος Σ.	7.180	ύψωσαν τήν κυανόλευκον
"Ορμος	7.229	πωληθέν 'Ιάπτωνας διαλυτάς
"Οσεαν Μάρινερ	7.253	πωληθέν 'Ιάπτωνας διαλυτάς
"Οσεαν Σέϋλορ	7.189	πωληθέν 'Ιάπτωνας διαλυτάς
Ούάιτ Σή	7.125	πωληθέν διαλυτάς Ταΐδαν
Ρένα	7.259	πωληθέν 'Ιάπτωνας διαλυτάς
Σάν Τζάν Π.	5.134	ύψωσαν τήν κυανόλευκον
Σύρα	8.394	πωληθέν άγορ. 'Απτω 'Ανατολής
Τζένεραλ Ριβέρα	7.026	πωληθέν 'Ιταλούς διαλυτάς
Φωτεινή Π.	7.224	πωληθέν 'Ιάπτωνας διαλυτάς
Χριστίνα	12.793	άνηκον εἰς ξένα συμφέροντα
Σκάφη 39	296.689	

5) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αντάνιος Βενιούρης ..	1.707	βυθισθέν άνοικτά Λέσβου
Τζόν Λύμπη II	6.697	ύψωσαν τήν κυανόλευκον
Σκάφη 2	8.404	

ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Τ. γκρός

'Αριέπτα Σ. Λιθανού..	28.626	πωληθέν ξένα συμφέροντα
Σκάφος 1	28.626	

στ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Τ. γκρός

Κίρκη	11.157	άποκοπέν εἰς δύο έδυθισθη
"Ολίβος	9.821	ύψωσαν τήν παναμαϊκήν
'Ολυμπικ Χόνορ	20.611	πωληθέν ιταλικά συμφέροντα
Πίστις	11.886	πωληθέν άγοραστάς Χόγκ Κόρκ
Φλώρα	8.085	πωληθέν πρός διάλυσιν
Σκάφη 5	61.560	

ζ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αλεξάνδρα	1.413	ύψωσαν τήν κυανόλευκον
Σκάφος 1	1.413	

"Από τάς άνωτέρω μεταβολάς προέκυψε μία καθαρά αύξησις άπό 1 σκάφος καὶ 706.044 τόν. γκρός, ήτις, προστιθεμένη εἰς τήν ύπαρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου 1966 δύναμιν, μᾶς δίδει σημειωτήν τοιαύτην ύπό τήν ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν άπο:

726 σκάφη 11.114.980 τόν. γκρός

"Η δύναμις αὕτη κατά κατηγορίας πλοίων ἔχει τήν κάτωθι σύνθεσιν:	
Φορτηγά νεότευκτα	32
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65 ..	160
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55 ..	60
Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως ..	162
Φορτηγά προπολεμ., ναυπηγήσεως ..	5
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	20
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956-65 ..	147
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946-55 ..	125
Δεξαμεν. πολεμικής ναυπηγήσεως ..	14
"Υπερωκεάνια	1
Σύνολον	726

Η ΠΑΝΑΜΑ·ΙΚΗ

Συνεχίζεται ή ίδια όποχώρησις τής παναμαϊκής σημαίας, ώς τοιστόπτη στεγαζούστης πλοίοια έλληνικών συμφερόντων. Ούτω προκύπτει έκ τών κατωτέρω στατιστικών δεδομένων, διτή προστείθησαν κατά το α' έξαμηνον του 1967 εἰς τήν παναμαϊκήν σημαίαν 17 σκάφη, 93.947 τόν. γκρός, έχοντα τήν έξης, κατά κατηγορίας πλοίων, σύνθεσιν:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55	3	τ. γκρός 9.588
Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως	6	» 28.981
Φορτηγά προπολεμ., ναυπηγήσεως	3	» 13.428
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946-55 ..	1	» 9.821
Δεξαμενόπλοια πολεμικής ναυπηγήσεως ..	1	» 5.058
"Υπερωκεάνια	1	» 26.485
Διάφορα	2	» 586
Σύνολον	17	» 93.947

Κατά τὸ αὐτὸν διάστημα διεγράφησαν 20 σκάφη, 123.218 τ. γκρός, μὲ κατανομήν εἰς τάς έξης, ἀπὸ πλευρᾶς συνθέσεως, κατηγορίας πλοίων:

Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως	15	τ. γκρός 101.267
Φορτηγά προπολεμ., ναυπηγήσεως	4	» 12.147
Δεξαμεν. πολεμικής ναυπηγήσεως	1	» 9.804
Σύνολον	20	» 123.218

Ο δινομαστικὸς κατάλογος τῶν άνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ως έξης:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Τ. γκρός

Καπετάν Χρήστος Π.	3.910	άγορασθεν ἐξ 'Αγγλίας
Σάντα Κατερίνα	2.699	άγορασθεν ἐξ Γερμανίας
Τάκης	2.979	άγορασθεν ἐξ 'Αγγλίας

Σκάφη 3

9.588

6) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Βράχος	2.901	άγορασθεν ἐξ 'Αγγλίας
Μπεγκόνια	3.696	άγορασθεν ἐξ Σουηδίας
Μπλάκ Νάιτ	5.101	άγορασθεν ἐξ Νορβηγίας
Νίκος Β.	2.757	παραμεινόν εἰς τήν παναμαϊκήν
'Ορχιδέα	7.261	άγορασθεν ἐξ 'Ισραὴλ
Φόνις	7.265	άγορασθεν ἐξ 'Ισραὴλ

Σκάφη 6

28.981

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Γκόλντεν Μάσουνται	6.281	άγορασθεν ἐξ 'Ιαπωνίας
Ραφαέλλα	5.548	ύποστείλαν τήν λιθανικήν
Σάντα Κατερίνα	1.599	άγορασθεν ἐξ Σουηδίας

Σκάφη 3

13.428

δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Τ. γκρός

Οράτορ

9.821

ύποστείλαν τήν λιθεριανήν

Σκάφος 1

9.821

ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αριστοτέλης	5.058	άγορασθεν ἐξ 'Αγγλίας
Σκάφος 1	5.058	

στ) ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Τ. γκρός

Αύστραλις	26.485	
Σκάφος 1	26.485	
η) ΔΙΑΦΟΡΑ		
Τ. γκρός		
Νηρεύς	327	άγορασθεν ἐξ 'Ολλανδίας
Νόρθ Στάρ	259	άσφαλισθεν εἰς N.A.T.
Σκάφη 2	586	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αριστάγγελος	7.540	πωληθέν διαλυτάς Φορμόζης
'Αρισταρχος	7.480	πωληθέν διαλυτάς Ταΐδαν
'Αριστόδημος	7.589	πωληθέν διαλυτάς Φορμόζης
'Ελλίρε	7.555	ύψωσαν τήν κυανόλευκον
Θεομάννα	7.255	πωληθέν διαλυτάς Χόγκ Κόρκ
'Ιόνικ Κρέστ	7.230	πωληθέν 'Ιάπτωνας διαλυτάς
'Ιόνικ Τρέιντερ	7.198	πωληθέν 'Ιάπτωνας διαλυτάς
'Ιρις ΙI	7.289	πωληθέν διαλυτάς Χόγκ Κόρκ
Κλειώ	7.176	πωληθέν πρός διάλυσιν
Μαριόλο	7.215	πωληθέν 'Ιταλούς
'Οριάνα	7.165	πωληθέν διλλοδαπούς
Ούάιτ Κλίφφος	7.176	πωληθέν διαλυτάς Φορμόζης
Σάν Τζερόπτζ	2.727	πωληθέν εἰς Γερμανούς διαλυτάς
Σπάρτων	3.496	ύψωσαν τήν κυανόλευκον
Φαίργουντς	7.176	πωληθέν εἰς Γιουγκοσλαβίους

Σκάφη 15

101.267

6) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Απόστολος	'Ανδρέας	5.405	ύψωσαν τήν κυπριακήν
Πόπη		2.561	ύψωσαν τήν κυανόλευκον
Σάνι 'Αντώνιο		1.539	παραμείναν έλληνικόν
Φλώρα		2.642	ύψωσαν τήν κυανόλευκον
Σκάφη 4		12.147	

γ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Πάρμπα		9.804	πωληθέν 'Ιάπωνας διαλυτάς
Σκάφος 1		9.804	

'Από τάς μεταβολάς ταύτας προέκυψε μία καθαρά μείωσις από 3 σκάφη και 29.271 τόν. γκρός, ήτις, άφαιρουμένη από τήν ύπαρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου 1966 δύναμιν, μάς δίδει σημερινήν τοιαύτην ύπό την ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗΝ σημαίαν, από:

124 σκάφη, 760.418 τόν. γκρός

'Η δύναμις αυτή κατά κατηγορίας πλοίων έχει τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55 ..	17	τ. γκρός	112.411
Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως ..	43	>	249.053
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως ..	33	>	113.435
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946-55 ..	11	>	183.918
Δεξαμεν. πολεμικής ναυπηγήσεως ..	1	>	5.058
Δεξαμεν. προπολεμ. ναυπηγήσεως ..	1	>	10.280
'Υπερωκεάνια ..	3	>	72.693
'Επιβατηγά ..	2	>	9.390
Διάφορα ..	13	>	4.180
Σύνολον	124	>	760.418

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Σημαντικήν ύποχωρήσιν παρουσιάζει καὶ ή πρός τὸν Λίβανον στροφὴ τῶν Ἑλλήνων ἐφόπλων, διειλομένη εἰς τήν παρεμβατικήν πολιτικήν τῆς Λιβανικῆς Κυβερνήσεως, τήν ἀπαγόρευσιν τῶν πλόων πρὸς Κούδαν κ.λ.π. Ούσιαστικῶς οὐδεμία προσθήκη ἔγενετο εἰς τήν σημαίαν αὐτήν κατά τὸ α' ἔξαμπλιον τοῦ τρέχοντος ἔτους, πλὴν τοῦ πολεμικής ναυπηγήσεως φορτηγού «Σάνι Δημήτριος», διπερ διετήρησε τήν λιβανικήν.

'Αντιθέτως τὰ διαγραφέντα ἀνήλιθον εἰς 23 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 137.618 τόν. γκρός, μὲ τήν κάτωθι σύνθεσιν κατά κατηγορίας πλοίων:

Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως ..	18	τ. γκρός	119.077
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως ..	5	>	18.541
Σύνολον	23	>	137.618

'Ο δυνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν έχει ὡς ἔξης:

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Σαΐντ Δημήτριος	7.091	παραμείναν λιβανικόν
Σκάφος 1	7.091	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αλχείρ	7.183	πωληθέν 'Ιταλοὺς διαλυτάς
'Αντώνιος 111	1.598	προσαράξαν ἔγκαπτελείθη
'Αρετή	7.176	ύψωσαν τήν κυπριακήν
Βασιλική	7.192	ύψωσαν τήν κυπριακήν
'Εριέττα	7.272	πωληθέν διαλυτάς Χόγκ Κόγκ
Εύγενιά	6.945	πωληθέν 'Ιάπωνας διαλυτάς
Λυδία	7.228	πωληθέν Κινέζους διαλυτάς
Μαρία Ρενέ	7.203	πωληθέν 'Ιάπωνας διαλυτάς
Μαρίκα	7.253	ύψωσαν τήν κυπριακήν
Μαριχριστίνα	7.124	πωληθέν εἰς Αιγυπτίους
Μερσινίδη	6.782	πωληθέν διαλ. "Απω Ανατολής
Νέδι	7.227	πωληθέν διαλ. "Απω Ανατολής
Νικολάς Σ.	7.294	πωληθέν διαλ. Φορμόζης
Ρόδος	7.244	πωληθέν Κινέζους διαλυτάς
Σαΐντ Νικόλας	7.165	πωληθέν Γουιγκοσλαύους διαλυτάς
Σέϋλορ Στάρ	7.273	πωληθέν Κινέζους διαλυτάς
Τέρτρικ	7.045	πωληθέν Κινέζους διαλυτάς
Χρήστος	2.873	θυσισθέν πλησίον Κώ
Σκάφη 18	119.077	

6) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Δημήτριος	1.907	βυθισθέν
Ευανδρος	4.248	πωληθέν 'Ιταλοὺς διαλυτάς
Μαριανίνα	5.548	ύψωσαν τήν παναμαϊκήν
Μάστερ Φουέμτ Κ.	1.512	πωληθέν 'Ιταλοὺς διαλυτάς
Τάσος	5.316	πωληθέν διαλυτάς Χόγκ Κόγκ

Σκάφη 5

18.541

'Απὸ τὰς μεταβολάς ταύτας προέκυψε καθαρά μείωσις απὸ 22 σκάφη καὶ 130.527 τόν. γκρός, ήτις, άφαιρουμένη απὸ τήν ύπαρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου 1966 δύναμιν, μάς δίδει σημερινήν τοιαύτην ύπὸ την ΛΙΒΑΝΙΚΗΝ σημαίαν από:

93 σκάφη, 476.353 τόν. γκρός

'Η δύναμις αυτή κατά κατηγορίας σκαφῶν έχει τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55 ..	10	τ. γκρός	35.593
Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως ..	53	>	327.160
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως ..	30	>	113.600

Σύνολον

93

> 476.353

N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE
LONDON WALL
LONDON E.C. 2

TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2. II MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

TEL. 421.011
421.012
421.013

CABLE ADDRESS:
ADRIAD - PIRAEUS

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Συνεχίζεται ή εις τὸ Κυπριακὸν νηολόγιον ἐγγραφὴ πλοίων Ἐλλήνων, μικρών φυσικά, ἔφοδοις, μὲ διποτέλεσμα κατὰ τὸ α' ἑξάμηνον 1967 νὰ προστεθούν 19 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 99.882 τόν. γκρός, ἔχοντα τὴν κάτωθι σύνθεσιν, κατὰ κατηγορίας πλοίων:

Φορτηγὰ ναυπηγήσεως 1956 - 65	1	τ. γκρός	8.424
Φορτηγὰ ναυπηγήσεως 1946 - 55	6	»	15.425
Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	7	»	49.461
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	2	»	13.898
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946 - 55	1	»	11.676
Διάφορα	2	»	998
Σύνολον	19	»	99.882

Τὰ διαγραφέντα ἔξι ἀλλους διηγήσθησαν εἰς 5 σκάφη πολεμικῆς ναυπηγήσεως, χωρητικότητος 33.941 τόν. γκρός.

Ο δύναμις τῶν σκαφῶν που παρατηθεῖσαν εἶναι ὡς ἔξι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Τ. γκρός

Ντορίνα Παπαδιού	8.424	ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Σκάφος 1	8.424	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Τ. γκρός

"Αης Σπύρος	2.724	ἀγορασθὲν ἐξ ἀλλοδαπῆς
Ειρήνη Ματθαίου	3.627	ἀγορασθὲν ἐξ Γαλλίας
Εύγενια	2.524	ὑποστείλαν σημαίαν Γιβραλτάρ
Ξενία	2.878	ἀγορασθὲν ἐξ Γαλλίας
Σύπριαν Προντούσερ	1.875	ἀγορασθὲν ἐξ Δανίας
Σύπριαν Τρέιντερ	1.797	ἀγορασθὲν ἐξ Δανίας
Σκάφη 6	15.425	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αρετή	7.176	ὑποστείλαν τὴν λιβανικὴν
Βασιλική	7.192	ὑποστείλαν τὴν λιβανικὴν
Ζέλα Μ.	7.237	ὑποστείλαν τὴν ἄγγλικὴν
Θαλῆς	7.183	ὑποστείλαν τὴν λιβεριανὴν
Μαρίκα	7.253	ὑποστείλαν τὴν λιβανικὴν
Μαρινέρι	7.266	ὑποστείλαν τὴν παναμαϊκὴν
Πρωτόλητος	6.154	ἀγορασθὲν ἐξ Σουηδίας
Σκάφη 7	49.461	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Απόστολος 'Ανδρέας	5.405	ὑποστείλαν τὴν παναμαϊκὴν
Χάσελ	8.493	ἀγορασθὲν ἐξ Γερμανίας
Σκάφη 2	13.898	

ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Τ. γκρός

Κάππαιν Παπαδίος	11.676	ἀγορασθὲν ἐξ Γερμανίας
Σκάφος 1	11.676	

στ) ΔΙΑΦΟΡΑ

Τ. γκρός

"Αίλαντ Σάν	499	ἀγορασθὲν ἐξ Σουηδίας
"Αίλαντ Σῆ	499	ἀγορασθὲν ἐξ Σουηδίας

Σκάφη 2

998

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αδελφός Πετράκης ..	7.170	πωληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
Αἴθων	7.131	πωληθὲν Κινέζους διαλυτὰς
"Άλκων	7.150	πωληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
"Άλτις	7.253	πωληθὲν πρὸς διάλυσιν
Φρή Μέρτσαν	5.237	ἀποκοπὲν ἔβυθισθη

Σκάφη 5

33.941

Απὸ τὰς ὁκυτέρω μεταβολὰς προέκυψε μία καθαρὰ προσθήκη ὅποι 14 σκάφη, 65.941 τόν. γκρός, ήτις, προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1966 δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιάυτην ὑπὸ τὴν ΚΥΠΡΙΑΚΗΝ σημαίαν ἀπό:

61 σκάφη, 381.095 τόν. γκρός

Κατὰ κατηγορίας σκαφῶν, ἡ δύναμις αὕτη ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:	
Φορτηγὰ ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	4 τ. γκρός 37.185
Φορτηγὰ ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	12 » 42.729
Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως ..	28 » 197.535
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως ..	6 » 28.379
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	7 » 67.172
'Επιβατηγά	1 » 6.500
Διάφορα	3 » 1.595
Σύνολον	61 » 381.095

ΑΙ ΛΟΙΠΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ

ΜΑΛΤΑΣ: Ούδεμία μεταβολὴ ἐσημειώθη ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Μάλτας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ α' ἑξαμήνου τοῦ 1967. Οὕτω, τὴν ἐλληνικὴν πλοιοκτησίαν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Μάλτας ἀπαρτίζουν:

5 σκάφη, 37.494 τόν. γκρός

Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	3 π. γκρός 21.771
Φορτηγὰ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως	1 » 5.333
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946 - 55	1 » 10.390

Σύνολον

5 » 37.494

ΟΝΔΟΥΡΑΣ: Μετὰ τὴν διαγραφὴν τῶν δύο μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως φορτηγῶν «Λέωνα» καὶ «Λίμπτα» 6.697 τόν. γκρός, ὡς μὴ ἀντίκοντων εἰς ἐλληνικὰ συμφέροντα, ἡ σημαία τῆς Όνδούρας ἐπαυσε καὶ πάλιν ὑφισταμένη διὰ τὴν ἐλληνικὴν πλοιοκτησίαν.

ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ: Κατόπιν τῆς διαγραφῆς τῶν μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως φορτηγῶν «Εὐγενία» 2.524 τόν. γκρός, ὑψώσαντος τὴν κυπριακήν, «Μπογκότα» 1.796 τόν. γκρός, περιελθόντος εἰς ἔσιν συμφέροντα καὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Κωσταντία Σ» 8.698 τόν. γκρός τοῦ 1951 βυθισθέντος, ἡ ἐλληνικὴ πλοιοκτησία ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Γιβραλτάρ παραμένει μὲν ἐν μόνον σκάφος, τὸ προπολεμικὸν «Καλή Ελπίς» 4.664 τόν. γκρός.

ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ: Εξακολουθεῖ νὰ παραμένῃ εἰς τὴν ἐλληνικὴν πλοιο-

THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.

"MEDOV"

Ship Managers and Operators, Liner and General Shipping Agents
Chartering, Sale & Purchase Brokers, Oil & Bunkering Contractors

I. A. T. A. Agents



30 VIA BALBI, GENOA

Telephone: 67541 Telex: 27006 (MANAGEMENT & CHARTERING)
62217 27046 (OPERATIONS & PASSENGERS) Cables: "MEDOV"

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping



κτησίαν μὲ τὸ παρωπλισμένον σκάφος «Σπέτσαι "Αἴλαντ"», προπολεμικής ναυπηγήσεως 4.966 τόν. γκρός.

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΟΚΤΩ ΣΗΜΑΙΩΝ

Προκύπτει ἐπὶ τῇ θάσει τῶν ἀνωτέρω στατιστικῶν δεδομένων, ὅτι ἡ δύναμις τῆς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὰς ὁκτὼ σημαίας, ὑπὸ τὰς ὁποίας ἡ ἐπάνδρωσις τῶν σκαφῶν πραγματοποιεῖται δι' ἑλληνικῶν, κυρίως, πληρωμάτων, ἐσημείωσε κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1967 αὔξησιν, ἀριθμούσα σήμερον δύναμιν ὅποι:

2.657 σκάφη, 20.282.334 τόν. γκρός(*)

Παραθέτομεν κατωτέρω πίνακα τῆς δυνάμεως τῆς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὰς ὁκτὼ σημαίας:

Σημαία	Πλοία	Τ. γκρός
Ἐλληνικὴ	1.646	7.502.364
Λιβεριανὴ	726	11.114.980
Παναμαϊκὴ	124	760.418
Λιθανικὴ	93	476.353
Κυπριακὴ	61	381.095
Μάλτας	5	37.494
Γιβραλτάρ	1	4.664
Κοσταρίκας	1	4.966
	2.657	20.282.334

Ἡ σύνθεσις τῆς χωρητικότητος ταύτης κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἐμφαίνεται ὅποι τὸν κάτωθι πίνακα:

Φορτηγὰ νεότευκτα	48	τ. γκρός	996.785
Φορτηγὰ ναυπηγήσεως 1956 - 65	350	»	4.052.501
Φορτηγὰ ναυπηγήσεως 1946 - 55	343	»	1.538.508
Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	518	»	3.408.018
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	208	»	644.551
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	21	»	904.095
Δεξαμενόπλοια ναυπ. 1956 - 65	200	»	4.708.483
Δεξαμενόπλοια ναυπ. 1946 - 55	220	»	3.014.867
Δεξαμενόπλοια πολεμ. ναυπηγήσ.	25	»	203.628
Δεξαμενόπλοια προπολ. ναυπηγ.	6	»	21.478
Ὑπερωκεάνια	16	»	282.568
Τουριστ. - Οχηματ. - Επιβατηγὰ	104	»	284.768
Διάφορα	598	»	222.084
Σύνολον	2.657	»	20.282.334

Ἔχομεν, πάντως, νὰ σημειώσωμεν ὅτι, σύγνεχίζοντες τὴν ἀπὸ δεκαετιῶν στατιστικήν μας προσπάθειαν, δυσχερείσας σηματικάς ἀντιμετωπίζομεν εἰς τὴν ἀκριβεστέραν ἀπεικόνισιν τῶν περὶ τὴν Ναυτιλίαν μας ἔξελίξεων. Τὸν ἵιγγον προκαλεῖ ἡ ἀνήσυχος δραστηριότητος τοῦ "Ελληνος ἐφοπλιστοῦ. Δυσχερεστάτη ἡ παρακολούθησίς της. Διημρύθη τόσον πολύ!

Πιθανὸν εἶναι νὰ μᾶς διαφεύγουν ὠρισμέναι ἀγοραπωλησίαι — προσθήκαι καὶ διαγραφαί — πλοίων τινων. Αἱ μετεγγρα-

(*) Δὲν περιλήφθησαν εἰς τὴν στατιστικήν μας ἀνασκόπησιν ὠρισμέναι πρόσφατοι ἀγοραὶ σκαφῶν, τῶν ὁποίων ἡ νηολόγησις δὲν διεντργήθη εἰσέτι. Εἶναι τὰ φορτηγά:

«Μ ἡ τέ ρ α Μ αρί α φορτηγὸν πρώην «Κονγουαΐη», 8.403 τόν. γκρός, τοῦ 1949 (ἐκπρόσωπος κ. Β. Καμίνης).

«Μ αστρο - Σ τέ λι ο ζ» (τέως «Σιμπένικ», γιουγκοσλαβικόν), 6.057 τόν. γκρός τοῦ 1957 (ἐκπρόσωπος κ. Πεπονῆς).

«Α ν ν α Φ» φορτηγὸν πρώην «Μαπο», 4.804 τ. γκρός τοῦ 1948.

«Σ αντα Π αλ α φορτηγόν, πρώην «Αίνο», 1.768 τόν. γκρός τοῦ 1949 (ἐκπρόσωπος κ. Α. Αθανασιάδης).

«Σ ἀν κ τ» φορτηγὸν πρώην «Τζάκοπ», 1.959 τ. γκρός τοῦ 1943 (ἐκπρόσωπος κ. Μ. Σκαρδέλης).

«Αρχ ω ν» φορτηγὸν πρώην «Carlsholm», 2.027 τόν. γκρός τοῦ 1951 (έτειαιρία «Αστροβαλέντορ»).

«Κ α 6 α λ α ρ η ξ» φορτηγὸν πρώην «Maradi», 4.804 τόν. γκρός τοῦ 1948.

«Γ ε ω ρ γ ι ος Ν. Π α π α λ ι ό ξ» φορτηγὸν ὑπὸ ναυπηγήσιν 8.800 τόν. γκρός. Καὶ

«Μ ι μ η ξ Ν. Π α π α λ ι ό ξ» φορτηγὸν ὑπὸ ναυπηγήσιν 8.800 τόν. γκρός.

φαὶ ἐπίσης ὅποι τὸ ἐν νηολόγιον εἰς τὸ ἄλλο διὰ διαφόρους λόγους, ἀναγομένους εἰς οἰκονομικὰς ἀνάγκας ἢ ἐκείνους τῆς προσφορωτέρας ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, δὲν εἰναι δίλγαι. "Ογκος τεράστιος τονάκι συνεκεντρώθη εἰς χεῖρας τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Αὐτοῦ τοῦ στόλου τὴν δύναμιν κατὰ ποσοστὸν ἀκριβείας, μὴ ἀφιστάμενον εἰμὴ κατ' ἐλάχιστον τῆς πραγματικότητος, ὀνταλύομεν εἰς τοὺς ἀνωτέρω πίνακας. 'Η καλή μας θέλησις ἐπέτυχε πάντως μέχρι τοῦδε τὴν προβολὴν ἐνὸς ἀθλου, μοναδικοῦ εἰς τὴν ιστορίαν τοῦ παγκοσμίου 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τοῦ ἀθλου τοῦ "Ελληνος ναυτίλου.

ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Θὰ πρέπει νὰ εἶναι τις πολὺ μεμφίμοιρος διὰ νὰ μὴ ἰκανοποιηθῇ ἀπὸ τοὺς ἀριθμοὺς αὐτούς. 'Υπάρχουν, βεβαίως, καὶ τὰ μειονεκτήματα, ὅφείλονται ὅμως αὐτὰ περισσότερον εἰς τὴν κληρονομίαν τοῦ παρελθόντος, παρὰ εἰς σφάλματα τοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Οἱ δημιουργοὶ τῆς Ναυτιλίας μας ἐκ τοῦ μηδενὸς ἔξεκίνησαν, μὲ τὰς δίλγαις οἰκονομίας, ποὺ εἶχον συγκεντρώσει. Τὰ περιωρισμένα τῶν κεφάλαια, κατ' ἀνάγκην πρὸς τὰ παλαιὰ πλοῖα τοὺς ἱνάγκας ζον νὰ στραφοῦν. Καὶ ἡ μικρά των ἐπιχειρηματική πεῖρα, ὡς καὶ ἡ Ἑλλειψις καταλληλοτέρων πλοίων, πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ τράμπι κατ' ἀνάγκην πάλιν τοὺς ὀδηγεῖ. 'Εδημιουργήθη οὕτω ἡ παράδοσις, ἡ συνήθεια ἔστω.

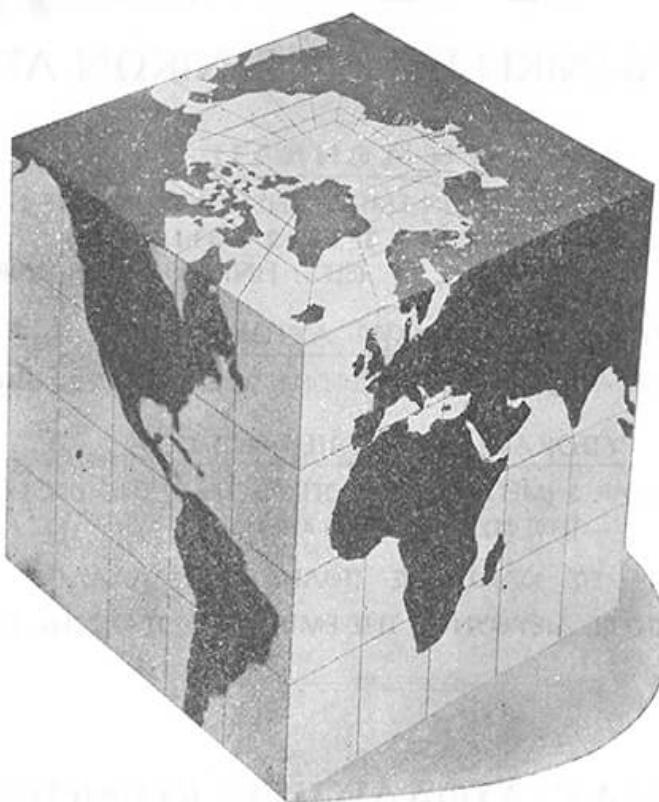
"Οσων τὰ τέκνα εἶχον τὴν τύχην νὰ κληρονομήσουν ἐπαρκῆ κεφάλαια καὶ οἱ δίλγοι πρωτοπόροι ποὺ ἡδυνήθησαν μόνοι τῶν νὰ τὰ δημιουργήσουν, προσηρμόσθησαν σύν τῷ χρόνῳ καὶ στήμερον ἀκολουθοῦν τὸν δρόμον των, βάσει τῶν ὀρθοδόξων κανόνων ποὺ διέπουν διεθνῶς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου. Είναι οἱ δίλγοι, τινὲς ἔξ αὐτῶν τυχηροί, ἀλλοι ἰκανοί.

Οἱ ἄλλοι, οἱ τὰ περιωρισμένα κεφάλαια διαθέτοντες, τὴν «παράδοσιν» κατ' ἀνάγκην θ' ἀκολουθήσουν. 'Αλλὰ δὲν εἶναι πλέον εὔκολος ὁ δρόμος των, ὡς ἡτο διὰ τοὺς σήμερον «φθασμένους» συναδέλφους των. Λείπουν πλέον αἱ εύκαιριαι. Καὶ δι' αὐτό, ὁ θαυμασμὸς πρὸς τὴν προσπάθειάν των τοῖς ὀφείλεται.



• ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ •
ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40
ΤΗΛ. 410.435 & 410.628
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
TELEX : 465

Drew Ameroid Products are in every corner of the world.



AJAX
AMSTERDAM
ANTWERP
ARUBA
ASHTABULA
AUGUSTA
AVONMOUTH
BALBOA
BALTIMORE
BEAUMONT
BILBAO
BOMBAY
BORDEAUX
BOSTON
BREMEN
BUENOS AIRES
BUFFALO
CALCUTTA
CEUTA
CHARLESTON
CHICAGO
CLEVELAND
COLON
CORPUS CHRISTI
CRISTOBAL
CURACAO
DETROIT
DULUTH/SUPERIOR
DUNKIRK
DURBAN
EMDEN
FT. LAUDERDALE
FLUSHING
FREEMANTLE
GALVESTON
GENOA
GHENT
GOTEBORG
HALIFAX
HAMBURG
HONG KONG
HOUSTON
ISTANBUL
JACKSONVILLE
KIEL CANAL
KITAKYUSHU
KÖBE
LAS PALMAS
LE HAVRE
LIVERPOOL
LONDON
LOS ANGELES
MADRID
MARSEILLE
MIAMI
MOBILE
MONTEVIDEO
MONTREAL
NAGASAKI
NANTES
NAPLES
NEWCASTLE
NEW ORLEANS
NEW YORK
NORFOLK
NORTH MELBOURNE
OSAKA
OSLO
PAINESVILLE
PALERMO
PHILADELPHIA
PIRAEUS
PORT COLBORNE
PORT DE BOUC
PORT SAID
PORTLAND, ME.
PORTLAND, ORE.
QUEBEC CITY
RIO DE JANEIRO
ROTTERDAM
ROUEN
SAN FRANCISCO
SAN PEDRO
SAO PAULO
SAVANNAH
SEATTLE
SINGAPORE
SOUTHAMPTON
ST. JOHN N. B.
SWANSEA
SYDNEY
TAMPA
TARANTO
TENERIFE
TOLEDO
TORONTO
TRIESTE
VALETTA
VENICE
WEST VANCOUVER
WILHELMSHAVEN
YOKOHAMA

So is Ameroid Service.

**DREW
CHEMICAL
CORPORATION**
MARINE DIVISION



522 FIFTH AVENUE / NEW YORK, N.Y. 10036

EUROPEAN SALES OFFICES: Main Office: Rotterdam 1: Drew Chemical Nederland N.V. / P.O. Box 932 / Leeuwenstraat 19. London, England E.C.2: Drew Chemical (U.K.) Ltd. / Moor House / London Wall / Piraeus, Greece: George D. Kranios, 27 Akti Miaouli

"Ο ΦΟΙΝΕ,,

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ ΑΡΙΘ. 11 (ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 311.211 - 311.212 - 311.213

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΦΙΝΕΛ,, • TELEX: FININSUR ATH. 5608

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΛΑΔΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ:

ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΝΑΣΣΟΥ ΑΡΙΘ. 2 - ΤΗΛΕΦΩΝΑ 228.543 - 228.544 - 228.545

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ :

ΟΔΟΣ ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ ΑΡ. 3 (ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ 410 784 - 472.913

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΟΙ ΚΑΤΑ ΤΟΠΟΥΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

"ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΡΑΞΙΑ,,

"GREEK HULL INSURANCE POOL,,

ΤΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ: 34, LIME STREET, EC. 3 • TEL. MAN. 1771-2 • TELEX: HELPOOL 21240

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΚΑΙ ΕΝ ΤΗ ΑΛΛΟΔΑΠΗ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΚΛΑΔΩΝ

ΖΩΗΣ - ΠΥΡΟΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΦΟΡΤΙΩΝ) - ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ - ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ)

ΑΝΤΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : Καθηγητής ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ, Πρόεδρος του
Διοικητικού Συμβουλίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΑΚΗΣ, Γενικός Διευθυντής

ΜΕΤΑ ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟΝ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

ΘΕΑΜΑΤΙΚΗ ΑΝΟΔΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΑΤΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ ΕΠΙ ΤΡΙΜΗΝΟΝ ΚΑΙ ΠΛΕΟΝ, ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ ΤΑΣ ΜΕΓΑΛΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΝΑ ΠΡΟΒΑΙΝΟΥΝ ΕΙΣ ΜΑΖΙΚΑΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ. — Η Β.Ρ. ΚΑΙ Η ΤΕΣΑΚΟ ΕΝΑΥΛΩΣΑΝ 50 ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΕΝΤΟΣ ΗΜΕΡΑΣ. — ΑΝΕΠΑΡΚΗΣ Η ΔΙΑΤΙΘΕΜΕΝΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΑΝΑΓΚΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ. — ΑΝΕΜΕΝΕΤΟ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΤΙ-
ΜΗΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ. — ΑΠΟΧΑΡΑΡΟΥΝ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΕΚ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΙΤΗΡΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ.

ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟΝ ΤΗΣ ΑΝΙΟΥΣΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ

'Εφ' οσον ή διώρυξ παρομείνη κλειστή δι' άκαθόριστον είσετι χρόνον, τὰ ταξιδιά
ἐπιμηκούνται' αι μεταφορικαὶ ὄνάγκαι καθίστανται ἐπιτακτικότεραι. 'Απαντά τὰ δια-
θέσιμα πλοῖα κολουνταὶ εἰς τὴν ὑπεροίσιν μὲν ἀμεσῶν ἐπακούονθημα τὴν ἀνατίμησιν τῶν
ναυλῶν. Γνωσταὶ ἀπὸ τῆς πρὸ δεκαετίας περιπτεῖσαι αἱ ἐπιπτώσεις.

Κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τῆς κρίσεως ἐπιφυλακτικότης καὶ ἀναμονὴ ἔχαραστήριζε
τὰς ἐνεργείας τῶν μεγάλων ἑταῖρων πετρελαίου, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀνεξαρτήτων φορτωτῶν.
"Ομως μετὰ τὴν στοθεροποίησιν τῆς καταστάσεως εἰς τὴν διώρυγα, ητὶς κατὰ τὰς
πλέον ἐγκύρους πρεβλέψεις θὰ παραμείνῃ κλειστή διὰ διάστημα 3 - 4 μηνῶν, οἱ ναυ-
λωται ἐσπευσαν νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας των, προερχούσης τῆς Β. Ρ. 'Ἐντὸς μᾶς
ἡμέρας (τὴν 20/6) ή Β.Ρ. καὶ ή ΤΕΞΑΚΟ, ἐναύλωσαν μαζικῶν 50 δεξαμενόπλοια διὰ
μεταφοράς πετρελαίου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον, εἰς λίαν υψηλοὺς ναύλους, (60%—
65% τῆς Ἰντασκέιλ).

Καὶ προεβλέπετο νὰ συνεχίσουν οἱ ναύλοι τὴν ραγδαίαν ἀνοδικήν των πορείαν, μὲ
κάποιαν ἐπιφύλαξιν ἢν θὰ φέρουσαν εἰς τὰ ἐπίπεδα τῆς πρώτης κρίσεως τοῦ Σουέζ τοῦ
1956 - 57 (240 σελ., περίπου κατὰ τόννον, δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ).

ΟΛΙΓΗΣ Η ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ: 'Οταν ἥρχισεν ἡ κρίσις εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν
δὲν ὑπῆρχε σημαντικὴ πλεονάζουσα χωρητικότης δεξαμενοπλοίων πρὸς ἀντιμετώπισιν
τῶν ἀναγκῶν ἐκ τοῦ κλεισμοτος τῆς διώρυγος. Κατὰ τὰς ἀρχὰς Ἰουνίου ἐτέλουν ἐν
ἀργίᾳ εἰς ὀλόκληρον τὸν κόσμον 56 τάνκερς χωρητικότης 1,1, ἐκατοντά. τόννων d.w.
Τὸ ποσοστό τοῦτο μόλις ἀντιπροσώπευε τὸ 1% τοῦ παγκοσμίου στόλου πετρελαιοφόρων.
Ὑπῆρχεν ὅμως καὶ ποσοστὸν πλεοναζούσης, ἀλλὰ ἀστομῆτον χωρητικότητος, τὴν
ὅποιαν θὰ διέθετον αἱ ἑταῖραι πετρελαίων ἐν ἀνάγκῃ ἐπρόσεκτο περὶ τῶν σκαφῶν
τὰ ὅποια ἐκινοῦντο μὲν ωυδαίων (slow steaming), ητὶς ἔχρησιμευσεν ὡς
ἀπόθεμα κατὰ πάσης ἀποτόμου ύψωσεως τῶν ναυλῶν. 'Απεκαλύφθη τελευταῖας ὅτι ἡ
χωρητικότης αὐτῆς, χωρὶς νὰ προσδιορίζεται ἐπακριβῶς, κυμαίνεται γύρω τοῦ 2% τῆς
μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων.

Εκτὸς τῆς χωρητικότητος αὐτῆς, πλείστα δεξαμενόπλοια ἀσχολοῦνται εἰς τὰς με-
ταφοράς σιτηρῶν. Κατὰ τὰ τελευταῖα στατιστικά στοιχεῖα περίπου 150 τάνκερς συν-
οικῆς χωρητικότητος 4 ἐκατομ. τόννων d.w. χρησιμοποιοῦνται εἰς τὰ σιτοφορτία. 'Ἐὰν τὰ
σκάφη ταύτα ἥσαν διαθέσιμα, θὰ προσετίθετο ποσοστὸν 3% ἔως 4% εἰς τὴν παγκό-
σμιον μεταφορικὴν ικανότητα τῶν τάνκερων. Τοιούτον τι ὅμως δὲν συμβαίνει. Πλείστα ἐκ
τῶν σκαφῶν τούτων, τὰ ὅποια μεταφέρουν σιτηρά — ἔγκατελειψαν τὴν κυρίσιαν ἔργασίαν
τῶν λόγω τῶν χαμηλῶν ναύλων — ἔχουν υπογράψει ναυλοσύμφωνα, καὶ ὠρισμένα ἐξ
αὐτῶν διὰ πολλὰ ταξίδια. Δὲν ἐγνώσθη πότε θὰ ἥδυναντο νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰς μετα-
φοράς πετρελαίου.

Καὶ τέλος ἔχομεν τὰ μικτὰ μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα. "Οχι δίλγα τῶν μεγάλων
αὐτῶν σκαφῶν είναι ἀποχολημένα εἰς τὰς μεταφοράς τῶν μεταλλευμάτων.

ΤΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΟΥ ΜΕΓΕ-
ΘΟΥΣ: Αἱ προκύπτουσαι οἰκονομίαι ἐκ τῆς
μεταφορᾶς πετρελαίου, μέσω τῆς διώρυγος ή
μέσω Ἀκρωτηρίου, ἐπαρκῶς ἔχουν ἐκτιμη-
θῆ. Τὸ κατὰ τόννον κόστος μεταφορᾶς πε-
τρελαίου μέσω τῆς διώρυγος ἐκ τοῦ Περσι-
κοῦ Κόλπου εἰς Ρόττερνταμ ὀνέρχεται περί-
που εἰς 27 σελ. 6 πεν. δι' σκάφος τῶν
80.000 τόννων, τὸ ὅποιον θὰ διέπλεε τὴν
διώρυγα. Τάνκερ δύων τῶν 200.000 τόννων
διὰ διεξετέλει τὸ αὐτὸ ταξίδιον μέσω 'Α-
κρωτηρίου, ἔχει κόστος μεταφορὶκὸν 18 σελ.
καὶ 1 πεν. κατὰ τόννον. Τὸ πλεονέκτημα τοῦ
μεγέθους είναι ἐμφανές, ἀλλὰ τοιαῦτα σκά-
φη μαρμούθ δὲν είναι ἐπαρκῆ, διότε αἱ θυ-
τικαὶ ἑταῖραι πετρελαίου νὰ είναι εἰς θέσιν
νὰ ἀγούνον τὴν διώρυγα.

Καὶ η σημαντικὴ αὔξησις τῶν ναύλων δε-
ξαμενοπλοίων ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέ-
μου εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν, ἀνέμενετο ἐφ'
δοσον ή διώρυξ θὰ παρέμενεν ἐπὶ πολὺ κλει-
στή. Πράγματι ή αὔξησις τῶν ναύλων τῶν
δεξαμενοπλοίων κατὰ τὰς τρεῖς παρελθού-
σας ἑδομάδας ὑπῆρξε ἐπιληπτική.

Τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Ἰουνίου οἱ ναύ-
λοι ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον πρὸς τὴν Ἀγγλί-
αν παρέμενον στάσιμοι διὰ σκάφη μετρίου
μεγέθους εἰς τὰ μείον 65% τῆς Ἰντασκέιλ,
32 δηλαδὴ σελλίνια περίπου κατὰ τόννον.
'Η κατάστασις ἥρχισε μεταβαλλομένη πρὸ
εικοστημέρου διὰ τῆς πρώτης ἀμφράς ναύ-
λωσεως ὑπὸ τῆς Β.Ρ. είκοσι πλοίων μικρῶν

γαλυτέρας. 'Εθεωρεῖτο πάντως ἀπίθανον νὰ
φθάσουν οἱ ναύλοι εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 240
σελ. κατὰ τόννον, πληρωθέν κατὰ τὴν κρί-
σιν τοῦ Σουέζ τὸ 1956 διὰ ταξίδιον ἀπὸ
Περσικὸν Κόλπον πρὸς 'Ην. Βασίλειον μέ-
σω τοῦ Ἀκρωτηρίου.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΝ

'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν τούναντίον αἱ πρώ-
ται ἀντιδράσεις ἦσαν ἀσθενέστεραι. 'Απὸ τὸν
ἀρχῶν πάντων τοῦ 6' 15θημέρου τοῦ Ἰου-
νίου οἱ ναύλοι σχεδὸν ὑπερέησαν τοὺς πλη-
ρωμένους ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον, λόγῳ
καὶ τοῦ ἀναπτυχθέντος συναγωνισμοῦ μετα-
ξὺ 'Αγγλῶν καὶ Ἀμερικανῶν φορτωτῶν δι'
ἔξειρεσιν χωρητικότητος, ητὶς δὲν ἦτο ἀρδο-
νος. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ Ἰουνίου οἱ ναύλοι
δεξαμενοπλοίων ἐκ Καραϊβικῆς πρὸς 'Ην. Βα-
σίλειον (Κιούρασάο πρὸς Λονδίνον) παρέ-
μενον εἰς 62½% ὑπὸ τὴν Κλίμακα — ητοι
εἰς 12 σελ., 6 πεν. κατὰ τόννον πετρελαί-
ου. 'Απὸ τὴν 15ην Ἰουνίου οἱ ναύλοι ηὗξη-
θησαν εἰς τὰ 15% πλέον τῆς Κλίμακος —
περίπου 38 σελ. κατὰ τόννον. Καὶ οἱ ναύ-
λοι ἀνέλαβαν ἔκτοτε τὴν ἀνιόσθιν.

Η ναυλαγορὰ τῆς Καραϊβικῆς ἀπεγυμνώ-
θη περαιτέρω ἀπὸ σκάφη ἐγγύς ημερομηνῶν,
κατόπιν τῆς ναυλώσεως ὑπὸ τῆς ἀμερικαν-
ικῆς ὑπηρεσίας στρατιωτικῶν μεταφορῶν 18
περίπου τάνκερς ἐκ Καραϊβικῆς πρὸς Βιετ-
νάμ μὲν ναύλους σημαντικῶν υψηλοτέρους ἐν
συγκρίσει πρὸς τοὺς πληρωθέντας ἀπὸ τὰς
ἐταιρίας πετρελαίου. Τὸ ἐπιδειχθὲν ἐνδιαφέ-
ρον ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς ὑπηρεσίας συν-
έβαλε εἰς τὴν περαιτέρω ἀνατίμησιν.

Κανονικῶς, διὰ τὰς εἰς πετρελαίου ἀνάγ-
κας τοῦ πολέμου εἰς Βιετνάμ, αἱ ΗΠΑ ναυ-
λώνουν πλοία εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. 'Η πηγὴ αὐτῆς ἐφόδιασμον είναι, τοῦλάχιστον
ἐπὶ τὸν παρόντος ἀνέφικτος καὶ οἱ πλοίοι
κτῆται δεξαμενοπλοίων ἀναμένουν συνέχισιν
τῆς ζητήσεως ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν.

Διὰ μίαν εἰσέτι φοράν, ἐν τούτοις, οἱ υ-
ψηλοὶ ναύλοι εἰς τὴν Καραϊβικήν παρέμενον
πολὺ κάτω τῶν ἐπιπέδων τοῦ 1956 καὶ ὀρ-
χῶν 1957. Τὴν ἐποχὴν ἔκεινη, οἱ ναύλοι ἐκ
Καραϊβικῆς πρὸς 'Ην. Βασίλειον ἀνήλθον
εἰς 100 σελ., περίπου κατὰ τόννον μεταφε-
ρούμενου ἀργοῦ πετρελαίου.

Μέχρι τῆς 15ης Ἰουνίου ὑπερεκατὸν ναυ-
λώσεις ἀνεφέρθησαν διὰ μεγαλύτερος ἀριθμὸς
τῆς τελευταῖας 11ετίας. Πέραν τῶν ὑπαρ-
χόντων εἰς τὰς ἀνακοινωθεῖσας ναυλώσεις,
πλείστα δοσαὶ ἀλλὰ ἐναυλώθησαν ὑπὸ τῶν με-
γάλων ἑταῖρων πετρελαίου διὰ δύο συνεχῆ
ταξίδια, ἀλλὰ λεπτομέρειαι καὶ δύο διάστη-
ματα δὲν εἶχον γνωσθῆ. Πλείσται ἐκ τῶν ἑταῖρων πε-
τρελαίου προδαΐνουν εἰς κατὰ τὸ δυνατὸν
μεγάλας ἀγορὰς πετρελαίου κατόπιν τῆς ἀ-
ποτόμου ζητήσεως πετρελαίου, ητὶς καὶ προ-
εκάλεσε τὴν τρομεράν αὔξησιν τῶν ναύλων
διὰ 'Ιουνίου καὶ 'Ιούλιον.

Εἰς τὰς ἀμερικανικὰς ἀκτὰς μέγας ἀρι-
θμὸς κλειστικῶν ἀνεφέρθη διὰ φορτώσεις
τὸν 'Ιούνιον, τὸ δὲ τελευταῖον κλειστικὸν ἔγ-
ένετο πρὸς 25% ἀνω τῆς Κλίμακος διὰ σκά-
φη τῶν 40/50.000 τόνων καὶ εἰς 50% ἀνω
τῆς Κλίμακος διὰ τάνκερς μικρότερα. Τὰ πε-
ρισσότερα σκάφη ἐπέτυχον δύο συνεχῆ τα-
ξίδια μὲ δύον ἐνδὸς ταξίδιού διὰ περιστλαν-
τικοῦ. Περίπου δὲ τίδιος ναύλος ἐπληρώθη ὑπὸ

TELEPHONE: OFFICE: 322103 - RESI: 211883

TELEGRAPHIC ADDRESS: L E O N E G R I S
BOMBAY

C. NEGRIS & CO.

SHIPCHANDLERS, GENERAL MERCHANTS,
SHIP REPAIRERS, CHIPPING AND PAINTING
CONTRACTORS AND STEAMER AGENTS

Partners: Mr. C. NEGRIS, Mr. S. G. MERCHANT

P.O.Bag No. 5106, 257/265, Narshi Natho
Street, New Anant Bhuvan, 5th Floor,
BOMBAY - 9. BR.

τής άμερικανικής υπηρεσίας στρατιωτικών μεταφορών διά καθαρά χωρητικότητα μέσω του 'Ατλαντικού, ώς έπισης και όφιδον δι' έκφρωσιν εις 'Απω 'Ανατολήν. Είς μίαν περίπτωσιν διά καθαρά φορτία έπληρωθησαν 72½% άνω τής Κλίμακος δι' 'Αλάσκαν.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ

'Ως άνεφρέθη μέγας άριθμός κλεισμάτων έπειτεύχθη από τὸν Περσικὸν Κόλπον, δι' 'Ην. Βασίλειον — Κόντινεντ — Μεσόγειον καὶ ΗΠΑ, μὲ φόρτωσιν 'Ιουνίου καὶ 'Ιούλιου μέσω 'Ακρωτηρίου διὰ ταξίδια ἐμφορτα καὶ ὄφορτα ἔρματος. 'Εὰν δι' διώρυξ δὲν ἀνοίξῃ κατὰ τοὺς προσεχεῖς τρεῖς δι' τέσσαρας μῆνας, οἱ πλοιοκτήται θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ λαμβάνουν τοὺς αὐτοὺς ναύλους διὰ ταξίδια μέσω 'Ακρωτηρίου μετ' ἐπιστροφῆς. Περὶ τὸ τέλος τοῦ α' 150θημέρου τοῦ 'Ιουνίου, ἐκλεισθησαν ναυλώσεις εἰς τὰ 15% ὑπὸ τὴν Κλίμακα, ἀλλὰ ἐν συνεχείᾳ οἱ ναύλοι ηγένησαν περίπου μέχρι τοῦ πλέον 30%. Πλεισται δοσαι ναυλώσεις ἐκλεισθησαν τὴν 15ην 'Ιουνίου ὑπὸ τῆς B.P. διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια ἀρχόμενα ἀπὸ τοῦ 'Ιούλιου. Τὸ πρώτον ταξίδιον εἰς 20% άνω τῆς Κλίμακος καὶ τὸ δεύτερον εἰς τὸ ἐπίπεδον (flat) τῆς Κλίμακος. 'Ετέρα μεγάλη δρεπανική ἐταιρία πετρελαίου ἐναύλωσε τονάλη 'Ιούλιον διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον εἰς 'Ην. Βασίλειον, εἰς τὰ 15% πλέον. Αἱ ζητήσεις τονάλη δι' 'Ιουνίου καὶ 'Ιούλιου ἔξηκολούθησαν μὲ ρυθμὸν ἐπιταχυνόμενον δοχὶ μόνον ἀπὸ τὰς μεγάλας ἐταιρίας πετρελαίου, ἀλλὰ καὶ παρὰ πολλῶν ἀνεξαρτήτων φορτωτῶν. 'Ο ναύλοι τοῦ 50% πλέον ἐφαίνετο πιθανός δι' 'Ιουνίου.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ή άμερικανική υπηρεσία στρατιωτικών μεταφορῶν ἐκλεισε σκάφος τῶν 28.000 τόνων διὰ καθαρά φορτία, ταξίδια 6/12 μηνῶν ἀπὸ τοῦ ΑΆγοντος πρὸς 2,75 δολ. τὸν τόνον καὶ άμερικανική ἐταιρία πετρελαίου ἐναύλωσε δι' 11 μῆνας σκάφος 58.000 τόνων, ταχύτητος 16½ κόρμων, 68 τόν. φιονέλ διλ, παραδοτέον τὸν 'Ιούλιον πρὸς 2,41½ δολ. 'Αμφότεραι οἱ ναυλώσεις κατωτερικούν τὸν ἀνατιμητικὸν τόνον τῆς ναυλαγορᾶς.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΙΟΥΣΑΝ ΠΟΡΕΙΑ

Παραθέτομεν κατωτέρω χρονολογικῶς τὰς σημειώσεις ἑξελίξεις εἰς τοὺς ναύλους δεξιμενοπλοίων ἀπὸ τῆς 15ης 'Ιουνίου καὶ ἐντεῦθεν, δὲτε καὶ ἥρχισεν ἡ ραγδαῖοτέρα ἀνδική κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς:

• 15 ΙΟΥΝΙΟΥ: 'Η μεγαλυτέρα δραστη-

ριότης ἐστημειώθη εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, οὗτον δι' B.P. ἐναύλωσεν ἔτερος 12 σκάφη χωρητικότητος 500.000 τόνων, διὰ ταξίδια ἐκ Περσικοῦ Κόλπου, μὲ ὄφιον 'Ιούλιου, ἀπάντων εἰς τὸν ψηφλότερον ναύλον τῶν 20% ἀνω τῆς Κλίμακος. 'Η B.P. διεπραγματεύετο τὸ κλείσιμον καὶ ἄλλης χωρητικότητος. Εἰς τὴν Καραϊβικὴν δέν ἀνεφέρθησαν σημαντικαὶ ναυλώσεις, ἀν καὶ ἡ ἀμερικανική υπηρεσία στρατιωτικών μεταφορῶν ἐγγώσθη ὅτι ἔζητει καὶ ἄλλην χωρητικότητα.

• 19 ΙΟΥΝΙΟΥ: 'Εγγώσθη ὅτι ἡ διώρυξ ἀποκλεισθησαν εἰς τρία σημεῖα. Τρία πλοῖα τὸ «Ισματλία», τὸ «Μέκκα» καὶ τὸ «Μάγκδο» 8.000 τόν., περίπου ἐδυθίσθησαν εἰς τὸ 7ον χιλιόμετρον νοιτίως τοῦ Πόρτ Σάιδ. 'Ετερον σκάφος ἔχει δυθιοθή πλοήρον τὴς 'Ισματλίας, ἐνώ ἐν τρίτον, μία φορτηγίς, μὲ φορτίον τοιμέντων, πλοήρον τῆς βορείας εἰσόδου τῆς λίμνης Τιμόσαρ.

Ναυτιλιακοί κύκλοι τοῦ Λονδίνου διετείνοντο ὅτι κατὰ πληραφορίας ἐκ σκανδιναϊκῶν διπλωματικῶν πηγῶν περὶ τῆς ἐκτάσεως ἀποκλεισμοῦ τῆς διώρυγος, 14 ἀντικείμενα εύρισκονται δυθισμένα ἐκεῖ, ἐξ ὧν τὸ ἐπιληρες φορτίον τοιμέντων. Μία δυθοκόρος ἐδυθισθεῖ ἐν χιλιόμετρον νοιτίως τοῦ Πόρτ Σάιδ.

Αἱ ίδιαι πηγαὶ ἐδήλουν, ὅτι τὰ σκάφη — διυθοκόροι, ρυμούλκα καὶ ποινόνια — ἐδυθισθησαν εἰς ἀμφότερα τὰ ἄκρα τῆς διώρυγος, ἀποκλειονταὶ οὕτω τὴν εἰσόδον καὶ ἔξοδον, ὡς ἐπίσης καὶ εἰς τὰ 14 σκάφη διαφόρων ἀνθυκοτήτων — δοχὴ 'Ελληνικαὶ — παγιδεύθησαν εἰς τὰ λίμνες Μπίττερ, 'Ερωπήθεντες Δανοί, Γερμανοὶ καὶ Σκανδινωνοὶ εἰδοῖκοι ναυαγοσῶσται, οἱ δοποῖοι ἐδοθήσαν εἰς τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς διώρυγος ἐκ τῶν ναυαγμάτων τὸ 1956, ἐξφράζον τὴν γνώμην, δτοι θὰ ἔχεράζετο μήν διὰ τὴν ἐκκαθάρισιν της ἐκ τοῦ παρόντος ἀποκλεισμοῦ. Κατὰ τὸ 1956 παρῆλθον 5 μῆνες μετά τὸ τέλος τῶν ἐχθροπραξιῶν διὰ νὰ ἀποδοθῇ ἡ διώρυξ εἰς τὴν ναυτιλίαν.

• ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ Τῆς 19ης 'Ιουνίου: 'Αν καὶ ἐστημειώθη δλιγωτέρα δραστηριότης ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς προηγουμένας ἡμέρας, οἱ ναύλοι ἀποτόμως ἀνῆλθον εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. 'Η 'Εσσο ἐναύλωσεν ἐκεῖθεν σκάφος 61.000 τόνων δι' 'Ην. Βασίλειον Κόντινεντ πὲ φόρτωσιν 6 'Ιούλιον εἰς τὰ 75% άνω τῆς Κλίμακος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ναύλον 30% περίπου ἀνω τῆς Κλίμακος τῶν προηγουμένων ἡμερῶν. 'Η 'Εσσο ἐπίσης ἐναύλωσε σκάφη 31.000 τόνων διὰ δύο ως ἀνω ταξίδια, μὲ ἔναρξιν 27 'Ιούλιου, ἐκαστον 50% ἀνω τῆς Κλίμακος. 'Η 'Ατζηπ ἐ-

πίσης ἐναύλωσεν ἐξ μετρίου μεγέθους σκάφη διὰ δύο ταξίδια, ἀπὸ Περσικὸν πρὸς 'Ιταλίαν, μὲ ἔναρξιν τὸν 'Ιούλιον καὶ ἀρχαῖς Αὔγουστου πρὸς 45% ἀνω τῆς Κλίμακος.

Εἰς τὴν Καραϊβικὴν ἡ ἀγορά ἦτα ημέρος, ἀν καὶ ἡ 'Εσσο ἐναύλωσεν ἐκεῖθεν πέντε πλοῖα, μὲ διαφόρους ὄψιδόν, δλα εἰς τὰ 50% ἀνω τῆς Κλίμακος.

• 20 ΙΟΥΝΙΟΥ: Οι ναύλοι ἔξηκολούθησαν ἀνατιμώμενοι ἀπὸ τὸ Περσικὸν Κόλπον. 'Εφθασαν αἰσίως τὰ 150 σελ. τὸν τόνων δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ. Γερμανοὶ ἐκλείσαν σκάφος 32.000 τόν. ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, μὲ φόρτωσιν 24 'Ιουνίου πρὸς 90% ἀνω τῆς Κλίμακος, ἡτοι κατὰ 15 μονάδας ἀνω τῶν προηγουμένων τιμῶν. 'Η Σὲλλ ἀνεζήτει χωρητικότητα διὰ φόρτωσιν 'Ιουλίου ἐν Περσικοῦ Κόλπου καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἔζητουν τὰ 100% ἀνω τῆς Κλίμακος (158 σελ.). Ἐναυτοὶ τῶν 82 σελ. πρὸ τοῦ πολέμου. 'Η Γαλλικὴ CFR ἐναύλωσε τέσσαρα πλοῖα ἐκ Περσικοῦ Κόλπου, ἐκαστον διὰ δύο ταξίδια ἐναρξιν τὸν 'Ιούλιον, εἰς ναύλους κυματινούμενους μεταξὺ 50% καὶ 56½% ἀνω τῆς Κλίμακος. 'Η 'Ανταρ ἐναύλωσεν ἐπίσης μικρὸν τάκηρ διὰ τρία ταξίδια, ἀπὸ τὸν Περσικὸν πρὸς Γαλλίαν, πρὸς 60% ἀνω τῆς Κλίμακος.

Εἰς τὴν Δύσιν ἐστημειούτο συναγωνισμὸς διὰ χωρητικότητα. 'Η Σὲλλ ἐναύλωσε 4 πλοῖα, ἀπαντα περίπου 30.000 τόν. ἐκαστον, διὰ δύο ταξίδια ἐκ Καραϊβικῆς πρὸς 'Ην. Βασίλειον ἡ Κόντινεντ, μὲ ἔναρξιν ἀρχὰς 'Ιουλίου πρὸς 50% ἀνω τῆς Κλίμακος. 'Η 'Εσσο ἐπίσης ἔκλεισε τέσσαρα τάκηρες ἐτῆς Καραϊβικῆς καὶ 4 ἡ 5 ἀλλοὶ 'Αμερικανοὶ ναυλωταὶ ἀναζητοῦν χωρητικότητα εἰς τὴν ναυλαγορᾶν τῆς Ν. Υόρκης.

• 21 ΙΟΥΝΙΟΥ: Αἱ μεγαλύτεραι ἑταῖροι πετρελαίου εἰς Βρετανίαν καὶ ΗΠΑ ἐπέπεσαν εἰς τὴν ναυλαγορᾶν καὶ ἐναύλωσαν μαζικῶς 50 περίπου τάκηρες κατὸ Περσικὸν Κόλπον.

Οι πληρωθέντες ὑψηλοὶ ναύλοι διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ ἀντεκατόπτριζον τὴν σταθερὰν ἐντύπωσιν, δτοι η διώρυξ θὰ παρέμενε κλειστὴ δι' ἀρκετῶν καιρῶν, δύο μῆνας καὶ πλέον. Τὰ σκάφη ἐκλεισθησαν διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου μέσω 'Ακρωτηρίου, μὲ ἀπασχόλησην μέχρι τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους. Πλείστα ἐκ τῶν σκαφῶν τούτων θὰ πραγματοποιήσουν τὸ πρώτον ταξίδιον τῶν τὸν Αὔγουστον.

'Η B.P. ἐναύλωσε τὴν 11ην 'Ιουνίου περίπου 30 τάκηρες, ἀπαντα διὰ δύο ταξίδια ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου εἰς Εύρωπην, μὲ ξ-

CHARLES R. WEBER COMPANY

BROKERS

TANKSHIPS AND PETROLEUM

630 Fifth Avenue, Rockefeller Center, NEW YORK, NEW YORK 10020

Telephone : Plaza 7-5080

Cables : "Webtank" New York

Telexes : RCA NY 2057, 3047 WU 62-760 ITT 420564

CHARLES R. WEBER

WILLIAM G. CONNELL
DOUGLAS F. BARNARD
A. W. HAENNI

GEORGE R. WAGNER
DONALD C. RYAN
ARNOLD M. SAMSON

BUNKER SALES
CABLES : "WEBUNKER" NEW YORK

ROBERT A. MAYOR

JOHN J. CASABLANCA

ναρξιν τού πρώτου ταξιδίου των τὸν Λύγουστον.

Ο πληρωθείς ναύλος ύπό της Β.Ρ. ήτο 65% ἀνα τῆς Κλίμακος (130 σελ., κατά τόνον, μὲ δέσιν ταξίδιον εἰς Λοιδήνον).

Ἐπιπροσθέτως ή ἀμερικανική ἐταιρία πετρελαίου ΤΕΞΑΚΟ ἐναύλωσε 15 τάνκερς ἐντὸς 36 ὥρων, ἀπαντα διὰ ταξίδια ἐτοῦ Περσικοῦ Κόλπου, μὲ ναύλον 60% ἀνα τῆς Κλίμακος, (116 σελ., κατά τόνον) ἐτοῦ Περσικοῦ Κόλπου εἰς Λοιδήνον.

Πράγματι, αἱ μεγαλύτεραι ἐταιρίαι πετρελαίου ἔσπειδον νὰ ναυλώσουν δεξαμενόπλοιοι, δσον τὸ ταχύτερον ταῦτα ἡσαν διαθέσιμα. Καὶ οὐτα δὲν ὑπῆρχε διασθέμαν τονάζει, ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ μηνὸς Ἰουνίου. Τὰ ναυλώθεντα 50 δεξαμενόπλοια — τὰ διόποια δὲν ἀποκλείεται νὰ ἡσαν καὶ περισσότερα — ἀντιπροσωπεύουν χωρητικότητα ἡπις ύπο τοῦ συνθήκας θὰ ἐναύλωσετο ἔντὸς τῶν δύο προσεχῶν μηνῶν. Πιθανῶς πρόκειται περὶ τῆς μεγαλυτέρας εἰς ναυλώσεις δεξαμενόπλοιών προσπαθείας ἐντὸς μιᾶς ἡμέρας.

Ο ὑψηλότερος «μεταπολεμικῶς» πληρωθείς ναύλος δι' ἐν μόνον ταξίδιον ἐτοῦ Περσικὸν Κόλπου ἐπληρώθη τὴν 21ην Ἰουνίου διὰ τῆς ναυλώσεως ἑνὸς σκάφους 28.000 τόνων ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον διὰ Λισσαδίνα, μὲ φόρτωσιν 28 Ἰουνίου εἰς τὰ 150% ἀνα τῆς Κλίμακος. (Προηγουμένη ναύλωσις 140% εἰς σκάφος 48.000 τόνων). Τοῦτο ἀντιστοιχεῖ εἰς ἐν ταξίδιον πρὸς Ἡν. Βασιλείου ἀντὶ 190—200 σελ., κατά τόνον — 40 σελ., κατὰ τόνον περισσότερον ἔναντι τῆς 20ης Ἰουνίου καὶ σχεδὸν ἔξι φοράς περισσότερον τοῦ τρέχοντος ναύλου πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου. (Κρίσις 1957 ναύλος 240 σελ.).

22—23 ΙΟΥΝΙΟΥ: Μετὰ μίαν ἀνάπτων μιᾶς ἡμέρας ἡ Β.Ρ. ἐπανήλθεν εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ ἐναύλωσε 46 σκάφη — 1½ ἑκατομ., τόν., — τὸ 1% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. "Ολαι αἱ ναυλώσεις ἀνέφεροντο εἰς σκάφη πολὺ μεγέθους 18.500—68.000 τόν., διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια ἀπὸ Περσικὸν δι' Ἀγγλίαν - Κόπτινεν, μὲ ἐναρξίν Αὔγουστον καὶ ναύλον 130—135 σελ., κατὰ τόνον διὰ Λοιδήνον, (70% ἀνα τῆς Κλίμακος).

"Υπερστλαντικὰ ταξίδια ἐπληρώθησαν 61½—65% ἀνα τῆς Κλίμακος.

• 26 ΙΟΥΝΙΟΥ: "Ἐντὸς μιᾶς ἔβδομαδος 200 σκάφη ἐναύλωθησαν, ρεκόρ ἄνευ προηγουμένου. Τὰ 70% πλέον τῆς Κλίμακος ἐπληρώνοντο (135 σελ., μέσω Ἀκρωτηρίου διὰ Λοιδήνον) καὶ ἡ Σέλλ δι' Αὔγουστον δικλείσεν ὅκτα τὸν Περσικὸν Κόλπον. Ἀθρόα τὰ τάνκερς ἐγκατέλειπον τὰ σιτοφορτία. "Υπελογίζετο, διὰ 52 σκάφη 1.5 ἑκατομ., τόν., ἐπρόκειτο νὰ ἀναλάβουν μεταφοράς πετρελαίων ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἡμέρων.

Εἰς τὸ δυτικὸν τομέα, ταξίδια τρία συνεχῇ ὑπερστλαντικὰ ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὴν Καραϊδίκην εἰς τὰ 65% πλέον τῆς Κλίμακος (54 σελ.), ἔναντι τῶν 35% πλέον πρὸ 15θημέρου, ἔναντι τῶν 12/6 μὲ τὴν ἐναρξίν τοῦ πολέμου.

Ρεκόρ, πάντως, πληρωθέντος ναύλου τὰ 150% πλέον διὰ Δυτ. Εύρωπην ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον (200 σελ. διὰ Λοιδήνον), καὶ ὁ αὐτὸς ναύλος τῶν 150% πλέον διὰ Βραζιλίαν εἰς μεγάλα σκάφη (κ. Ὀινάστης).

ΠΟΤΕ ΘΑ ΑΝΟΙΞΗ;

Τὸ γεγονός τῶν κλειομένων διὰ δύο ταξίδια ναυλώσεων διαγράφουν τὴν ἀποψίαν διηρώντος δὲν πρόκειται πρὸ τετραμήνου νὰ ἀνοίξῃ. Ἐνισχύεται ἡ πρόδηλεψις αὐτῆς ἀπὸ τὰς φημολογουμένας διαπραγματεύσεις χρονοναυλώσεων στόλων ικανῆς χωρητικότητος διὰ 12 μῆνας εἰς τὰ 80 σελ. τὸν τόνον!

Παρακολουθεῖται δόμας καὶ ἡ ἔξελιξις τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν φορτώσεων ἀπὸ τὰς Ἀραβικὰς χώρας διὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἀμερικήν. Ἐάν δὲ Λιδύη ἐπαναλάβῃ τὰς φο-

τώσεις, ἡ ναυλαγορά θὰ ὑποστῇ ἀναμφιβόλως κάμψιν αἰσθητήν.

Καὶ οὕτω ἐντὸς τεσσάρων ἔβδομαδων, πλούτον διπίστευτον ἀπεκόμισαν ὅσοι ηύτυχοισαν νὰ ἔχουν τάνκερς ἐλεύθερα πρὸς ναυλώσιν. Ἀπὸ τὰ 32 σελ. εἰς τὰ 130 σελ., καὶ πλέον. Γύρω ἀπὸ τὰ ἐπίπεδα τῶν 100 καὶ τὰ 300 σελ., δεκάδες σκαφῶν, ἀδιακρίτως μεγέθους, ἐκλείσθησαν διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια ἀπὸ τὸν Περσικὸν, μέσω Ἀκρωτηρίου, δι' Ἀγγλίαν - Κόπτινεν.

Καὶ παράδειγμα: Σκάφος 70 χιλ. τόν., μὲ τὸν ναύλον 60% πλέον τῆς Κλίμακος (116 σελ.), ὑπολογίζεται νὰ εἰσπράξῃ ἐν ἐκατομύριον λιρῶν διὰ τὰ δύο ταξίδια. "Ἐξ αὐτῶν τὰ 80% περίπου εἶναι καθαρὸν κέρδος.

Διὰ τὰ μικρότερα, χαμηλότερα καὶ τὰ κέρδη. Σκάφος 30 χιλ. τόν. διὰ δύο ταξίδι-

δια μὲ τὸν αὐτὸν ὡς ἄνω ναύλον, θὰ ἐσοδεύσῃ τετρακοσίας χιλιάδας λιρῶν.

Καὶ κερδίζουν τώρα περισσότερον τὸν σημερινὸν ναύλων, ἔναντι τῶν πληρωθέντων κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Σουεζ τοῦ 1956, διότι τὰ σκάφη τώρα εἶναι μεγαλύτερα. Ἐλάχιστα ἡσαν τότε τὰ ἄνω τῶν 32 χιλ. τόνων.

Προβλέπεται δασίμως: 'Εφ' ὅσον οἱ Ἰσραηλινοὶ κατέχουν τὴν μίαν πλευρὰν τῆς Διώρυγος καὶ οἱ Αἰγύπτιοι τὴν ἄλλην, ἀμφίδολον εἶναι ἂν τρίμηνον καὶ μόνον θὰ παραμείνῃ κλειστὴ ἡ Διώρυξ. "Ολοι κερδοσκοποῦν ἐπὶ τῆς πιθανότητος ἀχρηστεύσεως αὐτῆς ἐπὶ μακρότερον χρονικὸν διάστημα. 'Οπότε καταλήγουμεν εἰς καταπληκτικοὺς ἀφίθμοὺς μελλοντικῶν ναύλων, ἀφοῦ ὑπολογίζεται, ὅτι ἀπαντεῖται διὰ τὴν κάλυψιν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν χωρητικότης σκαφῶν κατὰ 25% ἀνωτέρα τῆς ἐν ὑπηρεσίᾳ τελούσης.

ΔΙΕΡΧΟΝΤΑΙ ΕΚΕΙΘΕΝ ΤΑ 15% ΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΕΑΝ Η ΔΙΩΡΥΞ ΠΑΡΑΜΕΙΝΗ ΚΛΕΙΣΤΗ...

• Ποῖαι αἱ ἐπιθαρύνσεις τῶν ἄλλων χωρῶν: Βρετανικοὶ κύκλοι διερωτάνται κατὰ πόσον εἶναι συνυφασμένη ἡ εύρωπατὴ οἰκονομία μὲ τὸ κλειστόν τῆς διώρυγος καὶ πόσον τοῦτο θὰ διαρέστη, ἐκφράζοντες τὸν φόδον, ὅτι «οὐδὲν μοινώτερον τοῦ προσωρινού». "Ηδη ἐπὶ τῆς μιᾶς ὅχθης τῆς διώρυγος ἔχουν ἐγκατασταθῆ ἀπὸ τῆς 7ης Ἰουνίου τὰ Ισραηλινὰ στρατεῖα καὶ ἐπὶ τῆς ἄλλης τὰ αἰγυπτιακά, εἶναι δὲ προφανές ὅτι ὁ πρόδεορος Νάσερ ἐκδιάλεξε τὰ "Ἡν. "Ἐθη, διόποια τὰυτά ὑποχρεώσουν τὸ Ισραὴλ νὰ ἀποσυρθῇ. Οἱ Ισραηλινοὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς των δελεᾶζονται ἐκ τῆς δυνατότητος νὰ ὑποχρεώσουν τὴν Αἴγυπτον πόπως μετά τῆς διώρυγος καὶ δικαίωμα διάπλου τῆς διώρυγος ἀπὸ τὰ δικαίωμα τῆς διώρυγος διὰ τὰ ἐμπορικά τῶν πλοίων.

"Ἐξ ἀλλού ὑπολογίζεται ὅτι αἱ ἔργασίαι ἀνελκύσεως τῶν ναυαγημάτων ἐκ τῆς διώρυγος δὲν πρόκειται νὰ παραταθοῦν πέραν τῶν δέκα ημερῶν, ἀλλὰ θὰ παρέλθῃ ικανὸς χρόνος διὰ νὰ πεισθοῦν αἱ δύο πλευραὶ, διότι ἐπιτρέψουν τὰς ἀνελκύσεις. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Σουεζ τοῦ 1956 παρήλθον περὶ τοὺς πέντε μῆνας διὰ νὰ ἀπελευθερωθῇ διὰ δύο τόνων ὁδὸν τῶν ἔξαγωγῶν τῆς Αἰγύπτου. "Ἄφ' ἑτέρου πολὺ διλγόνων ἐπὶ τοῦ έφετεινού εἰσοδήματος τῆς διώρυγος θὰ εἶναι διαθέσιμον μετά τὴν ἀφαίρεσιν τῆς διωτάνης διὰ τὴν διέμρυσιν τῆς ίνα δεκτῆς δεξαμενόπλοιος τῶν 200.000 τόνων, ἡπις διατάνη κατὰ μέρος θὰ καταδηληθῇ εἰς δένον συναλλαγματικῶν δισχερειῶν εἰς τὸ χρεωκοπημένον κράτος. Τὸ ἔκ τῆς διώρυγος εἰσόδημα ὑπολογίζεται διὰ κατὰ τὸ ἔπειρον κατὰ τὸ ἐν τέταρτον ὅδων ὁδού τῶν ἔξαγωγῶν τῆς Αἰγύπτου. "Ἄφ' ἑτέρου πολὺ διλγόνων ἐπὶ τοῦ έφετεινού εἰσοδήματος τῆς διώρυγος θὰ εἶναι διαθέσιμον μετά τὴν ἀφαίρεσιν τῆς διωτάνης διὰ τὴν διέμρυσιν τῆς ίνα δεκτῆς δεξαμενόπλοιος τῶν 200.000 τόνων, ἡπις διατάνη κατὰ μέρος θὰ καταδηληθῇ εἰς δένον συναλλαγματικῶν δισχερειῶν. Δὲν θὰ μέρος θὰ καταδηληθῇ νὰ ἐναρξήσῃ τὴν πραγμάτων πιεζομένη θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἀνοίξῃ τὴν διώρυγα διεύρυντας δρόμους.

Τὸ κόστος ἐκ τοῦ κλειστήματος εἰς τὰς ἄλλας χώρας πρέπει νὰ ἐκτιμηθῇ ἐπὶ μιᾶς περισσότερον κερδοσκοπικῆς διάσεως. "Ἐν πρώτοις ἡ διακοπὴ παροχῆς πετρελαίου ὑπὸ ωρισμένων Ἀραβικῶν χώρων, πρέπει νὰ ἐξετασθῇ κεχωρισμένων τοῦ κλειστήματος τῆς διώρυγος. "Ἐνταῦθα θὰ πρέπει νὰ ὑποτεθῇ, ὅτι οἱ Ἀραβεῖς θὰ ἐπαναρχίσουν τὴν αὐτήν την πετρελαίου, προβλέποντες εἰς τὸ μέλλον καὶ διὰ τὸ κύριον πρόβλημα εἶναι ἡ ἀποκατάστασης τῆς ἀγορᾶς πετρελαίου τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, μεταφερούμενου μέσω τῆς διώρυγος.

"Ἐτέρος διάκρισις πρέπει νὰ γίνῃ μεταξὺ τῶν ἔγγυς καὶ ἀποτελέων ἐπιπτώσεων εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, συνεπειὰς τοῦ κλειστήματος. Βραχυπροθέσμως οἱ ὑψηλότεροι ναύλοι τῶν δεξαμενοπλοίων ηύξηθησαν ἡδη κατὰ ἔξι φοράς λόγω της ἀγορᾶς χωρητικότητος διὰ τὸν γύρον τοῦ Ἀκρωτηρίου. 'Άλλ' ἂν θὰ διώρυξ παραμείνει οἰκιστή, ἡ προσθήκη νέου τονιάς διλγόνων κατ' ὀλίγον θὰ πειριορίζῃ τὴν ζήτη-

CEUTA
"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"
AMARANTINIS (CEUTA) LTD
GENERAL SHIPCHANDLERS
Also at ALGIERS - Oran & Dakar
Telegrams : AMARADINI - CEUTA
Mail : P.o.b. No 96
Telephone : Office hours : 2927
After : 1268 & 3076

σιν. 'Εν τῷ μεταξύ, τὰ ἀποτέλεσματα ἐκ τοῦ κλεισμάτος θὰ μετρηθοῦν ἀπλῶς εἰς τὰς ἔξτρα ἐπιβαρύνσεις τῶν πλοίων εἰς ταξιδια μακρύτερα, εἰς μισθώνυ περισσοτέρους, μεγαλυτέρας ἐπιβαρύνσεως ἀνεφδισμού κλπ. Οἱ ναῦλοι θὰ σημειώσουν πιπώσιν εἰς τὰς μακρινάς διαδρομάς, δύσον μεγαλύτερα πλοία κατασκευάζονται διὰ τὸν περίπολον τοῦ 'Ακρωτηρίου, ἀν καὶ θὰ ὑπάρξουν μεγαλύτεραι διπλαναὶ διὰ τὴν παροχήν διευκολύνσεων τῶν σκαφῶν τούτων εἰς τοὺς λιμένας.

Αἱ χώραι τῆς Μεσογείου — 'Ιταλία, 'Ελλάς, Τουρκία καὶ ἡ Σοθ. 'Ενωτις (διὰ τῶν λιμένων της εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν) ἀντιμετωπίζουν μεγαλύτερας ἀναταραχᾶς παρ' ὅσον αἱ χώραι τῶν ἀκτῶν τοῦ 'Ατλαντικοῦ. 'Η Ἰνδία καὶ τὸ Πακιστάν ιδιαιτέρως ἐπλήγησαν, ἀλλ' ἡ Αὐστραλία καὶ ἡ Νέα Ζηλανδία εύρισκόμεναι νοτιότερον, δὲν θὰ αἰσθανθοῦν σοδαροῖς ἀπόκτητον. 'Η Ρωσία προσέφερεν εἰς τὴν 'Ισπανίαν τὴν κατά πολὺ μικροτέρων ὁδὸν τῆς 'Αρκτικῆς, ἀν καὶ ἡ ὁδὸς αὗτη μόνον τὸ θέρος δὲν εἶναι παραγμένη. Μιαν ίδεσαν τῶν ἔξτρα δαπανῶν διδουν καὶ οἱ ἐπιβληθέντες προσφάτως διὰ τὸν γύρον τοῦ 'Ακρωτηρίου ἐπίναυλοι ὑπὸ ὁρισμένων κόνφερεν ἐπειδὴ τῆς Β.Δ. Εὐρώπης. Οὕτοι εἶναι δι' Αὐστραλίαν 5%, δι' 'Απωλ. 'Ανατολήν 10%, δι' 'Ανατολικήν 'Αφρικήν 15%, δι' 'Ινδίαν καὶ Πακιστάν 17½%, δι' 'Ερυθράν Θάλασσαν 5%.

'Η 'Ιταλία ιδιαιτέρως ἐπηρεασθή ἐκ τοῦ κλεισμάτος τῆς διώρυγος, διότι τὰ 2/3 τῶν εἰσαγωγῶν της εἰς πετρέλαια διεκινοῦντο μέσω τῆς διώρυγος — ἡ μεγαλύτερα ἀναλογία ἐν σχέσει πρὸς οἰανθήποτε ἄλλην χώραν — καὶ τὸ 1/10 περίπολο τοῦ ουσιολικοῦ τῆς ἐμπορίου. Οἱ ιταλικοὶ λιμένες, καὶ κυρίως ἡ Γένοβα, δὲν θὰ ἐπωφελοῦνται πλέον ἐκ τοῦ τράνσιτ διερχομένου ἐκείθεν ἐμπορίου διὰ Βόρειου Εὐρώπην, ἡ διπλανή ὁλιγώτερον τῶρα διὰ τῶν λιμένων τοῦ 'Ατλαντικοῦ. 'Η 'Ινδία θὰ ὑποφέρῃ ἐπίσης, διότι τὰ μεταφέροντα σίτον μπάλκα κάρριερς θὰ ἀπωσχοληθοῦν εἰς τὰς μεταφοράς πετρελαϊων μὲν ἀποτέλεσμα τὴν αὐξησην τῶν ναυλῶν. 'Ηδη τὸ Δελχί ἀνεκούνει διὰ τὴν λάρη ὁλιγώτερον τούτον κατὰ τὰς προσεχεῖς ἔδομάδας, ἐνώ θὰ καθυστερήσουν καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ λιπασμάτων. Εἰς τὴν 'Ανατολικήν 'Αφρικήν, ὡς καὶ εἰς τὴν 'Ινδίαν, ἐκφράζονται φόροι, διότι οἱ ναῦλοι τῶν ἔξαγωγῶν θὰ ἐπινεύσουν, ὅλλα' οἱ λιμένες τῆς Μομπάζα καὶ τοῦ Ντάρεξ Σολάρμ ανέμενται νέα ὀφελθοῦν χρησιμοποιούμενοι ὡς λιμένες ἐπιστροφῆς. 'Ιδιαιτέρως θὰ ὠφεληθῇ ἡ Νότιος 'Αφρική εἰς τοὺς λιμένας τῆς διποίας θὰ καταφεύγουν τὰ πλοῖα δι' ἐπισκευάς καὶ ἀνεφοδιασμούν.

'Εξ ἄλλου τὸ ίσοζύγιον πληρωμῶν τῆς Βρετανίας θὰ ἐπηρεασθῇ, διπωσδήποτε δὲ ἡ θεσίς της εἶναι χειροτέρας ἐκείνης τοῦ 1956, διότι ἡ συμμετοχή τῆς εἰς τὸν παγκόσμιον στόλον ἐμειώθη ἀπὸ 18,6% εἰς 12,6%. Εἴναι δεδοτικός δύσκολον νὰ εἴπῃ τις ποιοὶ ίσοζύγιοι πληρωμῶν θὰ κερδίσῃ, διταν ναυλώνωνται τὰ λιβεριανά τάκνερς. 'Ασφαλώς δῆμως δὲν θὰ είναι τῆς Λιβερίας.

Καὶ τὸ τελικὸν συμπέρασμα:

'Ἐκ τῆς διώρυγος διέρχονται ἄνω τῶν 15% τοῦ παγκόσμιου ἐμπορίου, καὶ τὸ πραγματικὸν κόστος τοῦ ἐμπορίου τούτου προφανῶς θὰ αὐξηθῇ κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὴν διπλανήν μεταφοράς του δι' ἄλλης ὁδοῦ. Οὕτω τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον θὰ αὐξηθῇ ὀλιγώτερον παρὰ εἰς οἰανθήποτε ἄλλην περίπτωσιν.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Πλοῖσα 21.250, τόν. γκρός 348.311.000 διέπλευσαν τὴν Διώρυγα τὸ 1966. Διεκινήθησαν μέσω αὐτῆς 241.893.000 τόν. διαφόρων φορτίων (47.725.000 τόν. ἀπὸ Βορρᾶ πρὸς Νότον καὶ 194.168.000 τόν. κατ' ἀντίθετον κατεύθυνσιν). Πετρέλαιον ἀπὸ Νότον πρὸς Βορρᾶν 166.718.000 τόν. (85,8% τοῦ συνόλου τῆς κινήσεως πρὸς Βορρᾶν). 'Εσοδα ἀπὸ τὰ διόδια: 95.187.217 λίρ. Αιγαύπτου. Θά αγνοήσῃ ἡ Αιγαύπτος ἐνα τοιούτον ἔσοδον ἐπὶ μακρόν;

ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΥΨΩΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΕΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν τράμπης ξηρῶν φορτίων εὑρίσκοντο μέχρι πρὸ τούς ὑπὸ τὸ κράτος ἀπογοητεύσεως, διότι ἡ ἐκ τοῦ 'Αραβ-ιστραηλινοῦ πολέμου δημιουργηθεῖσα κατάστασις φυχία μόνον κερδῶν ἀπέφερε. 'Ηδη ὅμως, τὴν ἀπογοητευσιν διεδέχθη ἀπὸ ἡμέρων καλπάζουσα αἰσιοδοξία. Καὶ πράγματι, οἱ ναῦλοι διὰ πολλὰ τῶν βασικῶν φορτίων ἔθεσαν εἰς τὰ μεγαλύτερα ἀπὸ τὸν Απρίλιον 1966. 'Εν τούτοις, πολὺ ἀπέχει τοῦ ρεκόρ ναῦλου τῶν \$ 17,75 κατά τὸν τούνον τοῦ σημειώθηντος κατὰ τὸ 1956.

Οἱ Ιάπωνες ναῦλωται διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν — φοδούμενοι τὴν ἀπωτέρων ἀνδονὸν ναῦλουν 'Ατλαντικοῦ — ἐκινήθησαν ὀρμητικῶς διὰ τὸ κλεισμὸν τοννᾶς ἀπωτέρων ἡμερομηνῶν καὶ μὲ προτίμησιν διὰ τὰ μεγάλους μεγέθους σκάφη. Μέχρι τούδε ὑπερχρώθησαν νὰ πληρώσουν \$ 14 καὶ πλέον, κατά τὸν τούνον.

Διὰ γαιάνθρωπας, μεγάλα μπάλκα κάρριερες ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδες δι' 'Ισπανίαν δολ. 8,50, ἔναντι τῶν 6 δολ. πρὸ μηνός.

Οἱ 'Ινδοὶ ναῦλωται φέρονται νὰ κατελῆθησαν ἀπαράσκευοι ἀπὸ τὴν ταχεῖαν μεταβολὴν τοῦ ρυθμοῦ τῶν ναυλώσεων. Παρὰ τὸν ἐπιγίοντα χαρακτῆρα τῶν ἐξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν φορτίων σιτηρῶν δυοθείσα, ἐλάχιστα τὰ φορτηγά ποὺ ἐναυλώθησαν διὰ τὰς ἀπὸ τὸν Κόλπου μεταφοράς. 'Ο διὰ ταύτα συμφωνθεῖσα ναῦλος ἀνέρχεται εἰς 115 σελλίνια πρὸς μεταφορὰν διὰ τῆς Διώρυγος Σουεζ (ἔναντι τοῦ προτέρου ναῦλου 99/- κατά τὸν τούνον) καὶ 129 σελλίνια διὰ τοῦ 'Ακρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος (οἱ πλοιοκτῆται ἔχηται σαν 16/- ἐπὶ πλέον, δηλαδὴ 135/-, καὶ δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία διὰ τὰς ἀποτίχουσαν προσεχῶς).

Διά σιτηρὰ ἀπὸ Εἰρηνικὸν/Ινδίας συνεφανήθησαν 80/- κατά τὸν τούνον, 10/6 περιστότερα ἀπὸ τὸν Μάιον. Κατ' ἄλλην πληροφορίαν ἐπληρώθησαν καὶ 87/6 κατά τὸν τούνον.

Χρονοναύλωσίς διὰ τὸν τομέα 'Απωλοτῆς, ἐπληρώθησαν εἰς ἀγγλικὸν σκάφος ταχύτητος 13½ μιλ., £ 665 ἡμεροτίσιας διὰ ταξίδιον ἀπὸ Γλασκώδην (10-11 'Ιουλίου) εἰς Αύστροδίαν ἢ Νέαν Ζηλανδίαν.

Εύρισκομεθα πράγματι πρὸ ἐπικερδῶν ἡμερῶν διὰ τοὺς πλοιοκτῆτας τράμπης καὶ εἰναι τὸ γεγονός τούτο ἡ καλυτέρα δι' αὐτοὺς ἀπὸ δεκαετίας εύκαιρια διὰ τὴν ἔξασφάλισιν θετικῶν ἐπωφελῶν ναυλώσεων.

Διεγράφη κίνδυνος ἀπονεκρώσεως τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ Λονδίνου προσφάτως, λόγῳ τῆς ἀνησυχίας τῆς δημιουργηθεῖσας ἐκ τῶν πιθανῶν ἀποτελεσμάτων εἰς τὰς διακινήσεις τῶν πλοίων εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας 'Ατλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου ἐπὶ τῆς παρατάσσεως τῆς ἀπεργίας τῶν ἀξιοματικῶν καταστρώματος. Κατά συνέπειαν τῆς εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἀκτῆς Β. 'Ατλαντικοῦ παρατηρούμενης αὐξούσης συμφορήσεως, οἱ ναῦλωται φαίνεται νὰ ἀπεσύρθησαν ἵνα ἐκτιμήσουν τὰς μελλοντικὰς τῶν ἀνάγκας.

'Ηδη πλέον τῶν 50 ἀμερικανικῶν πλοίων ἀργούν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Νέας 'Υόρκης, Βολτιμόρης καὶ νέας 'Ορλεάνης. 'Εάν παραταθῇ ἡ ἀπεργία ἐπὶ τι, ὑπολογίζεται διὰ εἰναι τὸ πιθανὸν νὰ ἀκινητοποιηθοῦν πλοία μέχρι τῶν δύο τρίτων τῆς 'Αμερικανικῆς Ναυτιλίας.

Διαγράφονται ἡ πρόσθετος δυνατότης ναυλώσεως τὰς μελλοντικὰς τῶν ἀνάγκας. 'Ηδη πλέον τῶν 50 ἀμερικανικῶν φορτωτῶν — ὡς καὶ ἐταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν πρὸς κράτος τῆς ἀνάγκης, ἐτοιαύτης παρατάσσεως ἀπεργίας, πρὸς κάλυψιν ἐπειγουσῶν ἀνειλημμένων ὑποχρεώσεων. 'Η οὔτω πως ἐπηγέρηση διὰ τοὺς πλοιοκτῆτας τῶν ἀξιοματικῶν καταστρώματος. Κατά τὴν πρόσθετην τῆς ημέρας της παρατήσεως τῆς αὐξούσης συμφορήσεως, οἱ ναῦλωται φαίνεται νὰ ἀπεσύρθησαν ἵνα διαπιστώσουν τὰς μελλοντικὰς τῶν ἀνάγκας.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΑΥΤΑΙ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΤΩΝ 500.000 ΤΟΝΝΩΝ

ΑΜΦΙΒΟΛΙΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΔΟΣΙΝ ΤΩΝ

'Ως κατ' έπανάληψην έγραφη άπό τών στηλών αυτών, ή κατασκευή δεξαμενοπλοίων μεγαλύτερων και τών 500.000 τόννων κάθε άλλο ή θέμα του άποτελους μέλλοντος άποτελει, γνωσταὶ δὲ ήδη έγένοντο τεχνικαὶ μελέται τοῦ Λόδδις Ρέτζιστερ καὶ τοῦ Ντέτ Νόρσκε Βέριτας ἐπὶ τῆς κατασκευῆς τοιούτων σκαφῶν, μέχρι καὶ τοῦ μεγέθους τοῦ ἑνὸς ἑκατομμυρίου τόνων d.w. Καὶ, ὡς λέγει ή ἔτησία ἔκθεσις τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος διὰ τὸ 1966, «δὲν φαίνεται ἀκόμη νὰ εὔρισκωμεθα ἐν δψει τοῦ τέρματος τῆς ἔξελίξεως τῶν δεξαμενοπλοίων, ή κατασκευὴ τῶν δποίων ἀπότελει θέμα ἀναγκῶν, οἰκονομικῶν καὶ τεχνολογικῆς ικανότητος. Εἶναι δηλαδὴ ἐν τῇ οὐδίᾳ θέμα συνεργασίας μεταξὺ ἑφοπλιστῶν καὶ ναυπηγῶν καὶ ἀμοιβαίας προστηλώσεως εἰς τὴν ἔπιδιάξιν τῆς δημιουργίας τοῦ καταλληλοτέρου διὰ τὴν συγκεκριμένην αὐτῆς ἀπόστολην πλοίου».

'Αναφερομένην ἡ ἔκθεσις αὕτη εἰς τὴν μέχρι τοῦ 1939 περίοδον, ὅτε τὸ σκάφος τῶν 16.000 τόννων ἀπέτελε τὸ εὐπερδεξαμενόπλοιον τῆς ἐποχῆς, ἀναλύει τὴν ἔξελιξιν τοῦ μεγέθους τῶν πλάσιων αὐτῶν μέχρι στήμερον, ἐπὶ τῆς ὅποιας ἐπίσης κατ' ἐπανάληψην ἔχομεν γράψει, διὰ νὰ καταλήξῃ εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι στήμερον πλέον οὐδεὶς γνωρίζει εἰς ποιάν τάξιν μεγέθους ἀντιστοιχεῖ ὁ δρος «δεξαμενόπλοιον—μαμούθ». Καὶ, δικαιολογούμενα τὴν ἔξελιξιν αὐτήν, παρασθέτει ἡ ἔκθεσις τοὺς γνωστούς λόγους, τοὺς διαμορφώσαντας μεταπολεμικῶς τὸ σύστημα μεταφορᾶς τῶν πετρελαιοειδῶν, μεταξὺ τῶν δποίων καὶ ἡ αὔξησις τῆς καταναλώσεως ἀπὸ 255 ἑκατομμύρια τῶνους τὸ 1938 εἰς 1216 ἑκατομμύρια τὸ 1962, μὲ τάσεις ὑπερβάσεως ἡδη τῶν δύο δισεκατομμυρίων τόνων.

Δὲν προσφέρει, βεβαίως, τί τὸ νέον ἐν προκειμένῳ ἡ ἀνωτέρω ἔκθεσις, δοθέντος ὅτι καὶ τὸ θέμα τῆς ἔρευνης τῶν ἐκ τῆς αὔξησης τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων οἰκονομικῶν θεωρεῖται σχεδὸν ἔξηγνημένον καὶ τὸ θέμα δυνατότητος κατασκευῆς σκαφῶν μέχρι καὶ ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόνων d.w. ἡρευνήθη ἡδη ἀπό τοὺς μεγάλους Νηογνώμονας, τοῦ Ἀμερικανικοῦ περιλαμβανομένου, οἱ ὅποιοι καὶ καθώρισταν σχέδιον τὰς σχετικὰς τεχνικὰς προδιαγραφάς. Καὶ, ἀντιμετωπίζοντες ἀκριβῶς τὴν πραγματικότητα αὐτήν, οἱ μεγάλοι ναυπηγικοὶ οἰκοι τοῦ κόσμου σχεδιάζουν ἡδη ἐπέκτασιν ὑπαρχουσῶν δεξαμενῶν ἡ τὴν κατασκευὴν νέων, δυναμένων νὰ δεχθοῦν τοιαύτη μεγέθη πλοιών, ἐνώ τὰ 'Ιαπωνικά ναυπηγεία Νιππόν Κοκάν ἀνήγγειλαν ὅτι μὲ τὴν εἰσόδον τοῦ προσεχοῦ ἔτους θ' ἀρχίσουν τὴν κατασκευὴν μονίμου δεξαμενῆς, προοριζομένης διὰ τὴν κατασκευὴν ἐν αὐτῇ δεξαμενοπλοίων 500.000 τόνων. 'Η νέα δεξαμενὴ θὰ ἔχῃ μῆκος 1640 ποδῶν καὶ θύρας πρὸς ἀμφοτέρας τὰς πλευράς, ὑπολογίζεται δὲ νὰ τεθῇ ἐν αὐτῇ ἡ τρόπις τοῦ πρώτου γιγαντιαίου σκάφους τῆς ἀνωτέρω χωρητικότητος περὶ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1969, ἐνῷ ἀκόμη διὰ συνεχίζονται αἱ ἔργασίαις κατασκευῆς τῆς δεξαμενῆς, τὸ πέρας τῶν δποίων ἀναμένεται διὰ τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1970. 'Η δεξαμενὴ κατασκευάζεται δμοῦ μὲ ἐν νέον ναυπηγείον, ἔξαρτημα τοῦ ὅποιου θ' ἀποτελεῖ καὶ τὸ ὅποιον θὰ ἔχῃ συνολικῶς ἑκατιν 198

σιν τοῦ πλοίου τῶν 500.000 τόνων διὰ τοῦ στενοῦ τῆς Μαλάκας, δ πλάνημος δισιλος τοῦ ὅποιου δύναται νὰ δεχθῇ μόνον σκάφη θυθίσματος μέχρι 58 ποδῶν. 'Η Ικανότης ἀφ' ἔτερου, εἰς τὰ πλεῖστα τῶν διῆλιστηρίων τοῦ κόσμου δὲν ἐπιτρέπει τὴν χρησιμοποίησην τοιούτων σκαφῶν, ἀπὸ ἀπόφεως μέσων ἐναποθεκεύσεως, ἀποδόσεως κλπ., ἐνῷ καὶ τὰ δάθη τῶν λιμένων παρουσιάζουν μίαν ἀκόμη δυσχέρειαν, αὐτὸ δὲ τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου καθιστά λίαν ἀκαμπτον τὴν δλην αὐτοῦ ἐκμετάλλευσιν. 'Αν, ἐπομένως, ληφθῇ ὑπ' δψιν ὅτι ἡ μεταφορὰ ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν ἐνὸς βαρελίου ἀργοῦ πετρελαίου, μὲ τοὺς ισχύοντας τὸν 'Απρίλιον ναύλους κοστίζει 40 σὲντς ἄν χρησιμοποιηθῇ δεξαμενόπλοιον 50.000 τόνων, 31 σὲντς δὲν πλοίον 100.000 τόνων, 23 σὲντς δὲν πλοίον 170.000 τόνων καὶ μόνον 21 σὲντς δὲν πλοίον 300.000 τόνων, ἡ οὖτο συνεχῶς μειούμενη διαφορὰ καθιστά ἀμφιβολίον τὸ δὲν συμφέρει οἰκονομικῶς η τεραστία ἐπένθυσις τῶν 32 ἑκατομμυρίων δολαρίων, δι' ἐν σκάφος τὸ δποίον παρουσιάζει τοιαύτην ἀκαμψίαν, δταν ἡ διαφορὰ μεταφορικοῦ κόστους ἔναντι τοῦ πλοίου τῶν 170.000 τόνων θ' ἀνέρχεται εἰς 5 περίπου σὲντς κατὰ βαρέλιον, ἡτο 30 σὲντς περίπου κατὰ τόννον. 'Η διαφορά, βεβαίως, ἀν ληφθῇ ὑπ' δψιν τὸ τεράστιον μέγεθος τοῦ πλοίου, εἰναι σοδαρωτάτη, ἀνερχομένη εἰς 150.000 περίπου δολαρίων κατὰ ταξίδιον, τοῦ πλεονεκτήματος δμως αὐτοῦ δύνανται νὰ ἐπωφεληθοῦν μόνον αἱ ἐταιρίαι πετρελαίου, αἱ δποῖαι καὶ μόναι ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ ἐκμεταλλευθοῦν τὸ πλοίον αὐτό, συνεχῶς ἀπασχολοῦσαι τούτο εἰς μίαν ειδικήν ἀποστολήν, πράγμα βεβαίως ἀδύνατον διὰ τὸν ιδιώτην πλοιοκτήτην, δ δποῖος μόνον εἰς προκαταβολικήν μακροχρόνιον χρονοναύλωσιν δύνανται νὰ καταφύγῃ, μὲ δλα διὰ τὰ ἐν ταύτης μειονεκτήματα.

ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Δὲν γεννᾶται, βεβαίως, ἀμφιβολίας δτι καὶ τὸ πλοίον τοῦτο παρουσιάζει σοδαρὰ ἀπὸ ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως πλεονεκτήματα ἔναντι τῶν μικροτέρων τοῦ σκαφῶν, τὰ πλεονεκτήματα δμως αὐτὰ ἔξακολουθοῦν ὑφιστάμενα δι' ὥρισμένας μόνιον, καὶ πάντως πολὺ ὀλίγας, περιοχάς τοῦ κόσμου, δστε δασίμωας ν' ἀναμένεται δτι ὁ ἀριθμός, ἀκόμη καὶ τῶν ὑδρασμένων σκαφῶν τῶν 312.000 τόνων, δτι παραμείνει ὁ πωσδήποτε λίαν περιωρισμένος. Τὸ δύναμις, ἐπὶ παραδείγματι, τῶν 85 ποδῶν καθιστά ἀδύνατον τὴν διέλευ-

CABLES : "NAFTIKA"
TELEX : 6 - 7500 DN

P. O. Box 2110
PHONE : 25493
A/H 881407
836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

525 ALBANY HOUSE WEST,
65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ
FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ
APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

περίπου έκατομμύρια τόνους d.w νεοναυπηγήτων σκαφών, διά δε ληφθή τούτο όπ' όψιν, ώς και ή διάλυσις 2 περίπου έκατομμυρίων τόνων d.w παλαιών πλοίων κατ' έτος, ύπολογίζεται δη το 1975 δι παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων θ' άριθμη περί τά 160 έκατομμύρια τόνους!

ΟΙ ΝΕΟΙ ΙΣΧΥΡΟΙ ΧΑΛΥΒΕΣ

Πολλοί προβλέπουν ότι οι λεγόμενοι χάλυβες υψηλής τάσεως έφελκυσμού, ησαν οι έχοντες τάσιν έφελκυσμού μεγαλύτερων τών 5.000 χιλιογράμμων άνατετραγ. έκατοστόν (71.000 λιτρών άνατετραγ. ίντσαν), θ' αποτελέσουν τό κύριον ναυπηγικόν ωλικὸν τῆς μετά τό 1970 περιόδου. 'Οσονδήποτε δύμως και διά τούτο κρίνεται ός πρώρων, ούδεμια υπάρχει άμφισσαλία δη τού χάλυβες τῆς ποιότητος αύτής πρόκειται σοδαράν νά έχουν έπιδρασιν είς τὴν ναυπηγικήν βιομηχανίαν γενικῶς.

Δὲν ἀποτελοῦν οι χάλυβες αύτοι νέαν τινα ἀνακάλυψιν. 'Από τού 1950 ήδη έχρησιμοποιούνται ἐν 'Αμερική εἰς τὴν οἰκοδομικήν και τὴν γεφυροποίησαν και τό 1952 έχρησιμοποιήθησαν διά πρώτην φοράν εἰς ὡρισμένα σημεῖα και ὑπερκατασκευάσαν τού υπερωκαενίου «Ηνωμένα Πολιτείαι». Εἰς μικράς έπιστης ποσότητας, ἔχρησιμοποιήθη χάλυβης τῆς ποιότητος αύτής εἰς τό γαλλικὸν υπερωκαενίου «Φράν» τό 1962, εἰς τό φορτηγόν «Σάν Χουάν Παλονήρ» δομοίως τό 1962, εἰς δύο ἀδελφάς αύτούν σκάφη τό 1963, τό «Ντελάγουερ Γκέττι» τό 1963 και ἔν ἀδελφόν του οικόφοις τό 1964. Εἰς πάντα τὰ ἀνωτέρω πλοῖα, ή ἀναλογίας τού χάλυβος υψηλῆς τάσεως έφελκυσμού ἐν σχέσει πρὸς τό δόλον δάρος τῆς χαλυβδίνης κατασκευῆς τού πλοίου ήτο δέκα ή καὶ διλγύρεων τοῖς ἔκατον. Οι Ιάπωνες πρώτοι προέδρουν εἰς μίαν σημαντικήν αὔξησιν τῆς ἀναλογίας αύτῆς και οὕτω, τό μεγαλύτερον σήμερον ἐν κινήσει φορτηγὸν πλοίον τού κόσμου, τό δεξαμενόπλοιον «Ιντερμίτιτο Μαρούν», 205.953 τόνων d.w, περιλαμβάνει εἰς τὴν κατασκευήν τού ισχυρὸν χάλυβα κατά ποσοστὸν μεγαλύτερον τού 30%. Εύρυτατα έχρησιμοποιήθησαν τὰ ἀλάσματα τού χάλυβος αύτού εἰς πάχος 35 χιλιοστομέτρων (1.38 ίντσας) περὶ τό μέσον κυρίων τού πλοίου, εἰς τὴν τρόπιδα, τὸν πυθμένα μέχρι τού κυρτού τῶν υδροσωλεκτῶν και εἰς τὸν ζωστήρα, μὲ ἀποτέλεσμα νά ἐπιτευχθῇ οἰκονομία 2.000 τόνων εἰς τό δάρος τού πλοίου και ἐπομένως ἀντίστοιχος αὔξησις εἰς τό d.w. αὐτοῦ.

Η συνεχῶς εύρυνομένη χρήσις τού χάλυβος υψηλῆς τάσεως έφελκυσμού και τό ἐνδιαφέρον ποὺ προκαλεῖ ούτος, δοφείνεται εἰς τὸ δῆτι ἔχει, διά τό αύτό πάχος, διπλασίαν περίπου ἀντοχῆς τῆς τού συνήθους ναυπηγικοῦ χάλυβος και ἐπομένως δύνανται νά χρησιμοποιηθοῦν μικρότερα πάχη ωλικοῦ, μὲ ἀποτέ-

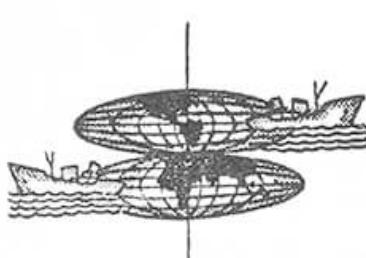
λεσμα σοίκονομίαν εἰς τό δάρος, οἰκονομίαν εἰς τό ωλικὸν και οἰκονομίαν εἰς τὴν ἐπεξεργασίαν τού ωλικοῦ και τὴν κατασκευήν. Καὶ, παρὰ τὸ δῆτι ὁ χάλυψ αὐτὸς και τὰ ἡλεκτρόδια ποὺ χρησιμοποιοῦνται διά τὴν συγκόλλησιν του στοιχίζουν κατά τόντον περισσότερον τῶν συνήθων χάλυβων, οἱ ἐλαφρότεροι νομεῖς, ἐνισχύσεις και ἐλάσματα ποὺ προκύπτουν ἐκ τού νέου ωλικοῦ σημαίνουν ὀλιγώτερον δάρος, ποὺ δέχι μόνον ἀντισταθμίζει τὴν ἀκριβωτέρων κατά τόντον τιμήν, ἀλλὰ και ἔξασφαλίζει μεγαλυτέρων μεταφορικῆν ικανότητα, μικρότερον δάρος ἡλεκτρόδιων, ὀλιγώτερον χρόνον δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεις και ταχύτητα κατασκευῆς, λόγω τού μικροτέρου δάρους τῶν προκατασκευαζομένων τημημάτων.

Τό δόλον θέμα ἔχει, δεδαίως, και τὰς δυσκολίας του, συνισταμένας κυρίως εἰς τὴν ὄρθολογικήν μελέτην και ὄργανωσιν τῆς κατασκευῆς, βάσεις τῆς γνωστῆς ἀρχῆς τῆς «ἀποτελεσματικότητος τού κόστους» (cost effectiveness). 'Η ἀρχὴ αὐτῆς ἐμφανίζει σχεδὸν ἀπέιρους δυνατότητας, κακὴ δύμως χρήσις της πιθανὸν ν' ἀποφέρῃ ἀντίθετον τού ἐπιδιωκομένου ἀποτέλεσμα, ώς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ἀκολούθων ἐρωτημάτων:

— "Αν είναι ἐπιθυμητή μεγαλυτέρα ταχύτης, μέχρι ποίου βαθμοῦ συμβάλλει τὸ ισχυρότερον ωλικόν διά τὴν ἔξασφαλίσιν τῆς μεγαλυτέρως αὐτῆς ταχύτητος, τῆς αὐτῆς μεταφορικῆς ικανότητος και μὲ τὴν μικροτέρων δυνατήν πιποδόντων, ἔναντι πλοίου ἀναλόγου μεγέθους ἀνλλά ναυπηγηθέντος μὲ συνήθη χάλυβα;

— Διά δοθὲν μέγεθος πλοίου, είναι προτιμότερον νά μεταφέρεται δοθεῖσα ποσότης φορτίου ἐντὸς δοθεῖσας χρονικοῦ διαστήματος διά τῆς χρησιμοποίησιν τῶν ἀνωτέρω χαλύβων συνεχίζεται, ήδη δέ τὰ νέα ταχύτατα φορτηγὰ γραμμῆς τῶν «Ἀμέρικαν Πρέζιντετ Λάιν», ναυπηγούμενα εἰς τὰ ναυπηγεία «Ινγκαλλς τού συγκροτήματος Λίττον θά ἔχουν τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τού σκάφους, καταστρωμάτων, διαφραγμάτων κ.λ.π., εἰς ἀναλογίαν 78% τῆς δῆλης χαλυβδίνης κατασκευῆς, ἐκ χάλυβος υψηλῆς τάσεως τού τύπου Α 441, ήτοι 4.900 χιλιογράμμων ἀνά ἔκατοστόν, μὲ ἐλάχιστον δρίον ὑποχωρήσεως τὰ 3.500 χιλιόγραμμα. Διὰ τὴν σειρὰν τού ὑδροσυλλέκτου χρησιμοποιεῖται χάλυψ τύπου Α 537, ήτοι τῆς κλάσεως Β, μὲ τὴν ίδιαν ώς ἀνατοχήν, ἐνῷ διά τὸ κύριον κατάστρωμα, τὸ δεύτερον κατάστρωμα, τὸ ζωστήρα και τὰς στήλας στηρίζεων τῶν φορτωτήρων χρησιμοποιεῖται χάλυψ Α 517 τῶν κλάσεων ΙΙ και Ε, μὲ ἀντοχὴν εἰς τὰς τάσιν έφελκυσμού 8.000 ἔως 9.500 χιλιογράμμων (115.000 ἔως 135.000 λίτραι) και ἐλάχιστον σημείον ὑποχωρήσεως 7.000 χιλιόγραμμα ή 100.000 λίτρας.

Τό συμπέρασμα είναι δῆτι, δην και πρὸς τὸ παρὸν ή χρησιμοποίησις τού χάλυβος υψηλῆς τάσεως έφελκυσμού δὲν παρουσιάζει οἰκονομικά πλεονεκτήματα δι' ὅλους τούς ἐφοπλιστάς, δῆλους τούς τύπους πλοίων και διόλκηρον τὴν κατασκευήν τού σκάφους, ό χάλυψ αὐτὸς προώρισται ὀπωσδήποτε νά καταλάβῃ πράσχουσαν θέσιν εἰς τὴν ναυπηγίαν. Και τὸ κύριον ἔρωτημα ποὺ σήμερον ἀντιμετωπίζεται δὲν είναι ἄν τασινηται η ὅχι



Your Agents AT JEDDAH Port

P.O.Box 205

Cables «ATASA»

Tel. 5216

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES

SHIPPING AGENTS AND STEVEDORES

Head Office : Gaabil Street,
Sharbatly Bldg.,
Jeddah, S. Arabia

Sub-Agencies : Yenbo - Gizan - Dammam

Directors : ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS

For Best Service, Quick
Despatch, Competitive Rates

ἡ χρησιμοποίησις τοῦ χώλυθος αὐτοῦ, ἀλλὰ τὸ πῶς καὶ ποῦ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἀποτελεσματικότερον.

ΑΙ ΙΑΠΩΝΙΚΑΙ ΕΠΙΤΥΧΙΑΙ

Κατὰ τὸ εἰς Λονδίνον ἐπήσιον συνεδρίου τῆς Εὐρωπαϊκῆς ὁργάνωσεως ποιοτικοῦ ἔλεγχου, ὁ προϊστάμενος τῆς διεύθυνσεως προγραμματισμοῦ καὶ ἔλεγχου τῆς Νιππόν Κοκκαν. Τακάσι Σίνα, ἀνέλυσε τοὺς λόγους διὰ τοὺς ὄποιους περιεκόπη τόσον πολὺ ὁ χρόνος ναυπηγήσεως πλοίων εἰς Ἰαπωνίαν καὶ ημέρηθη τόσον ἡ ἀπόδοσις τῶν ἔκει ναυπηγείων.

Ἐχουν πολλὰ γραφῆ ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ καὶ κάθε ναυπηγείον ἀκολουθεῖ ίδιαν μέθοδον, ἀν καὶ εἰς γενικάς γραμμάς τὸ ἀκολουθύμενον σύστημα εἰναι τὸ αὐτό. Ἡ Νιππόν Κοκκαν εἰδικῶς, ἀκολουθεῖ ἀπὸ τοῦ 1961 τὸ σύστημα τῆς ναυπηγήσεως πλοίων μὲν δύο σημεία ἐκκινήσεως, ἐνὸς εἰς τὴν στείραν καὶ ἐνὸς εἰς τὸ ποδόστημα, ἐνῷ ἡ μέχρι καὶ σήμερον σχεδὸν ἀκολουθυμένη μέθοδος εἶναι ἡ ἀπὸ τῆς πρώτως ἐναρξης. Τὸ νέον σύστημα εἶχε, δεδιάσις, εἰς τὴν ἀρχὴν τὰ προβλήματα, ὡς τὸ τῆς ἀνάγκης ἀπολύτου ἀκριβείας εἰς τὰς διαστάσεις τῶν προκατασκευαζομένων τημάτων ἐξ ἀμφοτέρων αὐτῶν τῶν πλευρῶν, τὰς τάσεις ἀντιδράσεως ἡλεκτρογυκολήσεως εἰς τὸ δεύτερον σημείον ἐκάρχειως τῆς ναυπηγήσεως κ.λ.π., ὅπου ὅμως ἐπελύθη τὸ θέμα τῆς ἀκριβείας τῶν διαστάσεων καὶ ἐφηρμόσθησαν αἱ κατάλληλοι τεχνικαὶ μέθοδοι εἰς τὴν ἡλεκτροσυγκόλλησιν, ἐπετεύχθη οίκονομία 23 ήμερών εἰς τὴν ναυπηγήσην δεξαμενοπλοίων 70.000 τόνων, μὲ 109 ήμερας ναυπηγήσεως ἔναντι 132 προηγουμένων, καὶ ἀνάλογος οίκονομία εἰς τὰ ἄλλα μεγεθή.

Δέν περιορίζεται δομᾶς εἰς τὴν ἑκ δύο σημείων ἐναρξιν ἐργασίας τὸ νέον σύστημα. Προγομένων, ἡ ἔγκατάστασις δοθητικῶν συστημάτων, ὡς σωληνώσεων, ἡλεκτρικῶν γραμμῶν, κατασκευὴ διαμερισμάτων, ἔξοπλισμὸς κ.λ.π., ἥκολούθουν τὴν καθελκυσιν, ἐνῷ

τώρας κάθε προκατασκευαζόμενον τεμάχιον φθάνει εἰς τὴν ναυπηγικὴν κλίνην ἔτοιμον, μὲ δῆλας τὰς ἐπί' αὐτοῦ δοθητικὰς ἐργασίας. Προϋποθέτει δεδιάσις τούτῳ ἀρτιότητα σχεδιάσεως, ἀκρίβειαν σχεδίων καὶ πλήρη ἀνταπόκρισιν τῆς ἐργασίας πρὸς αὐτά, πλήρη συνεργασίαν καὶ συντονισμὸν τῆς ἐργασίας τῶν διαφόρων τημάτων τοῦ ναυπηγείου, ἔγκαιρον προμήθειαν ὑλικῶν κ.λ.π. Καὶ οὕτω σήμερον, τὸ καθελκυόμενον σκάφος ἔχει καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν καὶ πάσαν αὐτοῦ ἔγκατάστασιν κατὰ 70% περατωθεῖσαν. Ἐχεισθή πρὸς τούτῳ ἡ ἔγκατάλεψις πλαιών ἀρχῶν καὶ μεθῶν, ὡς ἐπὶ παραδείγματι ἡ χωριστή, κατὰ εἰδικότητας τημάτων, ἐργασία. Ἀντὶ δηλαδὴ νὰ ἔργαζωνται χωριστὰ καὶ κατὰ στάδια οἱ σωληνουργοί, ἡλεκτρολόγοι, ξυλουργοί κ.λ.π., ὑπάρχουν στήμερον κοινὸν συνεργεία ἐξ ὅλων τῶν ὀντών εἰδικοτήτων ποὺ ἔργαζονται δημού, οὐχὶ πλέον κατ' εἰδικότητα, ἀλλ' ὡς συνεργεία ἔξοπλισμοῦ, ἐπὶ παραδείγματι, καταστρώματος, μηχανοστασίου, διαμερισμάτων, κιτῶν, δεξαμενῶν κλπ. καὶ διάδεσης τῶν κοινῶν αὐτῶν συνεργειών, ἐκάστη τῶν ὅποιων ἔχει δεδιάσις τὰ κατ' εἰδικότητας συνεργεία τῆς, ἔργαζονται ἐπὶ ἔκαστου προκατασκευαζομένου τημάτος, ταυτοχρόνως σχεδὸν μὲ τοὺς ναυπηγούς.

Διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῆς κολῆς ποιότητος τῆς ἐργασίας, τὰ ναυπηγεία διαθέτουν εἰδικούς «έλεγκτάς ποιότητος», συνεχῶς περιερχομένους τὰ διάφορα τημάτα, εἰς πᾶν στάδιον τῆς κατασκευῆς, ἀν καὶ ἡ μηχανοποίησις καὶ ἡ αυτοματοποίησις τῆς δηλητῆς ἐργασίας σημαντικῶς περιορίζουν τὸν κίνδυνον ἐπιδράσεως τῶν ἀνθρωπίνων ἀδυνατιῶν καὶ σφαλμάτων εἰς τὴν ποιότητα τῆς δηλητῆς ἐργασίας. Καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τῶν μεθῶν μαζικῆς παραγωγῆς, ὡς ἐπὶ παραδείγματι ἡ μεταφορὰ τῶν ἀλασμάτων καὶ γωνιῶν εἰς τὰ διάφορα τημάτα ἐπεξεργασίας διὰ κυλιομένων λωρίδων μεταφορᾶς, ἡ χρησιμοποίησις φωτοηλεκτρικοῦ συστήματος χαράξεως τῶν πρὸς ἐπεξεργασίαν ὄλασμάτων κ.λ.π., ἐν συνδυασμῷ μὲ ἀναλυτὴν συντεταγμένων, ἡ αὐτομα-

τοποίησις τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως καὶ ἡ αὐτοματοποίησις τοῦ χρωματισμοῦ, ἀποτελοῦν παράγοντας συμβάλλοντας τόσον εἰς τὴν ταχυτέραν ἐκτέλεσιν τῆς δηλητῆς ἐργασίας, ὅσον καὶ εἰς τὴν δημιόμορφον καὶ καλήν ποιότητα αὐτῆς.

Ἡ φωτοηλεκτρικὴ χάραξης, ἔξουδετερώνει τὰ ἀνθρώπινα σφάλματα καὶ ἔξασφαλίζει τὴν ἀπόλυτην πιστότητα τῶν τημάτων τῆς κατασκευῆς πρὸς τὰ σχέδια καὶ, ἐπομένως, τὴν ἀκρίβειαν τῆς κατασκευῆς καὶ τῶν διαστάσεων ἐκάστου προκατασκευαζομένου τημάτος. Χάρις εἰς τὸν ἀναλυτὴν συντεταγμένων, κατέστη δυνατή ἡ αὐτοματοποίησις τῆς δηλητῆς ἐργασίας κοπῆς, διατρήσεως, κάμψεως κ.λ.π. τῶν διαφόρων χαλυδίνων τεμαχίων, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν τημάτων δῆφεστος δι' ἐλάσματα καὶ νομεῖς κ.λ.π. Ὁ διοί προγραμματισμὸς καὶ ὁ ἔλεγχος τῆς προδόσου τῆς ἐργασίας, γίνεται δι' ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν. Δι' αὐτῶν, ἡ κάθε ἐργασία ὑποδιαιρεῖται εἰς μονάδας ἐργασίας, τυποποιημένης τῆς διαδικασίας καὶ καταρτίζονται πίνακες τυποποιημένης διαδικασίας δι' ἐκάστην ἐργασίαν. Δι' αὐτῶν, ὑπολογίζεται δι' ἀπαιτούμενος δι' ἐκάστην ἐργασίαν χρόνος, διὰ πολλαπλασιασμοῦ τῆς μονάδος ἐργασίας ἐπὶ τὸν τυποποιημένον χρόνον ποὺ λαμβάνεται ἐκ τῆς πείρας δι' ἐκάστην τυποποιημένης διαδικασίαν, δελτία δὲ τῶν ὑπολογισμῶν αὐτῶν παραδίδονται ἐκάποτη πρωτίαν εἰς τοὺς ἀρμόδιους ἀρχιεργάτας, ἐνῷ ὅντας ἐδόμαδα ἐλέγχεται διὰ χρόνος τῶν ἀνωτέρω δελτίων μὲ τὸν πράγματι καταναλωθέντα χρόνον καὶ δελτίωνται αἱ τυχὸν ἀνωμαλίαι.

Καὶ, ἐπειδὴ ἐτελευταίᾳ ἀναλύεται ἔξαρτωνται δὲ τῶν ὑπολογισμῶν αὐτῶν παραδίδονται ἐκάποτη πρωτίαν εἰς τοὺς ἀρμόδιους ἀρχιεργάτας, ἐνῷ τοὺς ἀρμόδιους ἀρχιεργάτας, ἐνῷ ὅντας ἐδόμαδα ἐλέγχεται διὰ χρόνος τῶν ἀνωτέρω δελτίων μὲ τὸν πράγματι καταναλωθέντα χρόνον καὶ δελτίωνται αἱ τυχὸν ἀνωμαλίαι.

What makes International Paints international?

International Paints can be obtained all over the world. They are manufactured at 24 factories in 17 countries, and are available from over 1,000 agents... that's **INTERNATIONAL AVAILABILITY**

International Paints are the same high quality wherever you buy them—in Milford Haven or Maracaibo... that's **INTERNATIONAL QUALITY**

International Paints have been developed to meet sea and weather conditions in all seven seas... that's **INTERNATIONAL EXPERIENCE**

International Paints Ltd.

Head Office: GROSVENOR GARDENS HOUSE, LONDON, S.W.1.
Telephone: 01-828 7070 (18 lines). Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON.
Telex: 2404 A/B CORROFOUL LDN. Cables: CORROFOUL LDN. S.W.1.



International Paints Co. Inc.

21 WEST STREET, NEW YORK, NEW YORK 10006, U.S.A.

FASTEAST SHIP REPAIR SERVICE IN THE PACIFIC NORTHWEST

For an illustrated brochure detailing our complete ship repair services, write direct.

Burrard operates the largest shipyard on Canada's west coast. Completely self-contained, it is equipped to handle everything from minor ship repairs to full-scale shipbuilding. Its floating dry docks have lifting capacities to 15,000 tons and facilities are close at hand to accommodate the world's largest vessels—including super tankers. If you have a repair or overhauling job requiring prompt service, Burrard can handle it—applying highly skilled manpower and modern engineering methods to every phase.



BURRARD DRY DOCK CO. LTD.

VANCOUVER, B.C., CANADA
Cable Address: "Drydock" Vancouver



NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Η άσφαλεια των θαλασσών έξαρταται από τους άνθρωπους και ούχι από τάς μηχανές.

'Ο δικαστής Cairns, τού Δικαστηρίου τού Ναυαρχείου τού Λονδίνου, έπειρψε προσφάτως τὸν πλοιάρχον και τὸν υποπλοίαρχον ἐνὸς σκάφους, διότι εἶχον βασισθῆ —ἀποκλειστικῶς —εἰς τὸ σύστημα αὐτομάτου πλαδιούσιας, ἀνευ κανονικῆς φυλακῆς ὀπτῆρος. Καὶ ἀπεφάθη ὁ δικαστής: «Τὸ σύστημα αὐτομάτου πηδαλιούσιας, (automatic steering), ἀποτελεῖ λίαν πολύτιμον ἐφεύρεσιν, ἐφ' ὃν γίνεται ἡ ἀρμόδιουσα χρήσις αὐτοῦ. Ἐάν ἀφεθῇ νὰ λειτουργήσῃ μόνον, μὲ χαλάρωσιν τῆς δευτέρης ἐπαγρυπνήσεως, τότε εἶναι δυνατόν νὰ ἔχῃ καταστρεπτικό ἀποτελέσματα. Η ἀσφάλεια τῶν θαλασσών έξαρται από τους άνθρωπους καὶ ούτοι σφάλλουν τὰ μέγιστα, ἔλαν νομίζουν στόχον τὸ δύνανται νὰ τοὺς ἀναπληρώσουν αἱ μηχαναὶ καθ' ὅλα».

'Η ἀνάτερα γνωμάτευσις ὑπῆρξεν ἀπόρροια δίκης ἐπὶ συγκρύσεως εἰς τὴν Μεσόγειον, κατὰ Σεπτέμβριον 1964, ἀποτέλεσμα τῆς διποίας ὑπῆρξεν ἡ δύσις τοῦ διζελοπλοίου «Τρέντμπαν», 8.740 τόν. γκρές, ἀξίας £ 1.500.000, ὀπέρ μετέφερεν φορτίον ἀξίας ἑπέρων £ 2.500.000.

'Ο δικαστής ἀπέρριψε τὴν ἀγωγὴν τῶν πλοιοκτητῶν τού «Τρέντμπαν», καταλογίσας καὶ τὰ ἔξοδα εἰς δάρος τούτων, κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ πορτογαλικοῦ δεξαμενοπλοίου «Φόγκο» 17.557 τόνων π.ω., τὸ διποίον ἥτο τὸ ἔπερον τῶν συγκρούσθεντῶν πλοίων καὶ αἱ ἔκ τῆς συγκρούσεως ζημιαὶ τοῦ διποίου ἥσαν σχετικῶς περιωρισμέναι.

Παρεπερήθη εἰς δάρος τοῦ πλοιάρχου τοῦ «Τρέντμπαν», ὅτι οὔτος δὲν εἶχε μεριμνή-

σει: νὰ δώσῃ διαταγάς διὰ τὴν ὑπαρξιν συνεχούς φυλακῆς καταστρώματος καὶ δὴ εἰς πολυσύχνιστον τομέα. Ἀκόμη καὶ ὁ ὑποπλοίαρχος —κατὰ τὴν ιδίαν τοῦ ὅμολογον— δὲν ἐθέωρεν ἀνάρμοστον τὴν ἀποσχόλησιν τοῦ μὲ γραφῆται ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου, ἀρκούμενον εἰς κατὰ διαστήματα μόνον ἀποκόπησιν τοῦ δρίζοντος, καίτοι ἐγνώριζεν, ὅτι ἥτο κατ' ούσιαν ὁ μόνος, δοτις ἔτηρει τὰ σποιχειώδη καθηκοντα φυλακῆς καταστρώματος.

'Ο δικαστής Cairns ἐπέρριψε πλήρη τὴν εὐθύνην τῆς συγκρύσεως εἰς τὸ «Τρέντμπαν» καὶ ἀπεφάνθη, ὑπὲρ τῆς περὶ ἀποζημίωσεως ἀξιώσεως τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «Φόγκο».

Η ΕΥΘΥΝΗ ΠΡΟΣΑΡΑΞΩΝ

Εἰς ἄλλην δίκην τοῦ Ναυαρχείου τῆς Βρετανικῆς Μητροπόλεως, ὁ δικαστής Karminski ἔξεδωσεν ἀπόφασιν κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ δεξαμενοπλοίου «Καζιμάχ», 29.155 τόνων π.ω., τηδολογίου Κουμβέιτ, καὶ ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ ὑπὸ λιθεριστὴν σημαίαν δεξαμενοπλοίου «Ολύμπικ 'Ηγκλ», 27.602 τόνων π.ω. (εἰδικῶς προκειμένου περὶ τούτων κατὰ τὰ δύο τρίτα μόνον), τοῦ δανικοῦ δεξαμενοπλοίου «Βερενίκη», 21.121 τόνων π.ω., καὶ τῆς διυθικόρου «Εντάξ».

'Ο δικαστής Karminski ἀπεφάνθη, ὅτι ἡ εὐθύνη τοῦ δεξαμενοπλοίου «Καζιμάχ» ὠφείλετο εἰς ἀμέλειαν ναυσιπλοΐας. Λόγῳ τοιαύτης ἀμέλειας, τὸ «Καζιμάχ» προσέκρουσεν ἐπὶ γνωστῆς ὑψάλου εἰς τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν διαρροὴν πετρελαίου, τὸ διποίον καὶ ἀνεφέρεγη, καὶ τὴν ἐν συνεχείᾳ προσάραξιν τῶν δύο ἄλλων πρὸς Βορρᾶν κινούμενων πετρελαιοφόρων. Η δυθικόρος «Εντάξ» ἀνέφερεν ἐν ἀγκυροβολίᾳ.

'Ο δικαστής ἔκρινε, ὅτι ὁ πλοίαρχος τοῦ «Καζιμάχ» ἔσφαλε διότι, ἐνῷ ἡ ὑπαρξία τῆς ὑφάλου ἥτο γνωστή —μάλιστα δὲ ἀπὸ τῆς διευρύσεως τῆς Διώρυγος, ἀπὸ τοῦ Αύγουστου 1959 100 τούλαχιστον ἔμφορτα πετρελαιοφόρο διῆλθον τοῦ σημείου ἐκείνου ἀνευ ἀπευκταίου, πλὴν ἐνὸς πρώτου πορτογαλικοῦ δεξαμενοπλοίου, κατὰ Νοέμβριον τοῦ 1960, καὶ τοῦ ἐν προκειμένῳ δευτέρου τοῦ «Καζιμάχ»— ούτος δὲν ἤκολούθησε τὴν πρὸς τὸν παλαιὸν ἀνεγνωρισμένον ἄξονα πορείαν, ἀλλ' εὑρέθη κατὰ 47,5 πόδας μακράν τούτων καὶ πρὸς τὴν ἀστικήν ἀκτήν. Εἶπεν δὲ ὁ δικαστής ἐπὶ λέξει: «Αλαμβανομένων ὑπὸ σημείων τῶν δόηγιών, διποίας ἀκολούθηση τὸν παλαιὸν ἄξονα πορείας, ἢ ἐξ αὐτοῦ παρέκκλισις —καθ' ὃν χρόνον ἐγένοντο ἔργα ἐκδιαθύσεως— ἥτο κατὰ τὴν γνώμην μου ἀμέλεια καὶ ἀποφαίνομαι οὕτω.

'Ος πρὸς τὸ «Ολύμπικ 'Ηγκλ», ὁ δικαστής κατελόγισε κατὰ 1)3 εὐθύνην, διότι —ἐνῷ καὶ δάρον καὶ ἀπόστασις ὑπῆρξε— δὲν εἰλίχθη δεόντως πρὸς ἀποφυγὴν τῆς προσαράξεως, ὡς ἐπραξαν δύο ἄλλα προπορεύμενα πλοῖα.

Τὸ γεγονός τῆς ἀρνήσεως τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου ὅπως ἐπίλεθη τῆς εἰς αὐτὸ προσφυγῆς, ἐπίλευτε πρόδηλημα, ὅπερ ἀπηρχόλει ἀπὸ μακρού δλων τῶν σημαιῶν τὰ πλοῖα, τὰ προσεγγίζοντα εἰς λιμένας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, ιδιαιτέρως δὲ τὰ Ἑλληνικά, ἀτινα ἀντεμετώπισαν εἰς τὸ παρελθόν διευτάτας ἀντιδικίας ἐνώπιον τῶν ὀμερικανικῶν δικαστηρίων καὶ τοὺς ἐκδιασμούς τῶν γνωστῶν διεκτεραιωτῶν τῶν τοιούτων ὑποθέσεων ἀποζημιώσεως δικηγόρων.

Τὰ κατὰ τὴν ἐν λόγῳ ἀγωγὴν ἔχουν ὡς κάτωθι:

• Ο 'Ηλίας Τσακωνίτης, "Ελλην ηπήκοος κά-

ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Ἐπὶ ἄλλης περιπτώσεως, κατ' ἔφεσιν κρίθεισης, ὁ λόρδος δικαστής Willmer ἀπεφάνθη, ὅτι ὁ 'Ελλην πλοίαρχος Γεώργιος Δημ. Λεμός ὑπῆρξεν ἔνοχος ἀμελείας. Οὗτος ἥτο πλοίαρχος τοῦ «Μητέρα Μαριγώ», 8.961 τόνων γκρός, ὅτε ἐδύνθισθη εἰς τὸ Φάλμουθ τὸν Μάϊον 1959, κατόπιν «περαστιών ζημιῶν ἀδι υπέστη παρὰ τὸ Ούσάντ», ἐκ συγκρούσεως τοῦ μετά τοῦ «Φρίτζ Θύσεν», 8.102 τόνων. Τὸ «Μητέρα Μαριγώ» μετέφερε φορτίον 12.000 σιδηρομεταλλεύματος. Καὶ μετὰ τὴν σύγκρουσιν ὁ πλοίαρχος Λεμός ἀπεφάσισε νὰ συνεχίσῃ πρὸς τὸ λιμένα προορισμού του, τὸ Ρότερνταμ. Ἀργότερον ἀπεφάσισε νὰ καπαφύγῃ εἰς τὸ Φάλμουθ καὶ, κατὰ τὸν δικαστήν, ἐφαλή διότι ἡρήθη —ριψοκινθινεύσας οὕτω τὸ πλοίον του παραλόγως — τὰς ὑπὸ ρυμουλκοῦ προσφερθείσας ὑπῆρεσίας διὰ τὴν ἀντιληφθεῖσαν ἔκ τοῦ ὑποστάντος τὰς τοσαύτας ζημιαὶ σκάφους του. Τὰ λοιπὰ δύο μέλη τοῦ 'Εφετείου συνεφώνησαν, διότι ὁ πλοίαρχος παραλόγως ἐρριψοκινθινεύεται τὸ δξίας £ 800.000 πλοίον καὶ φορτίον. Σημειώτεον ὅτι, ὡς κατέθεσεν ἐμπειρογνόμων ναυπηγός, τὰ σχέδια κατασκευῆς τοῦ διυθισθέντος σκάφους προέβλεπον, διότι τούτο ἥτο ίκανόν νὰ ἐπιπλένῃ καὶ ἔαν ὅποιη δλοὶ οἱ χάροι οἱ πιπλεύσης περιτά τὸν κυτῶν 1 καὶ 2 διαχωριστικοῦ διαφράγματος είχον κατακλυσθῆ ὑπὸ τῶν ὑδάτων.

Τὸ 'Εφετείον ἐπεκύρωσε τὴν ἀπόφασιν τοῦ πρωτοδικοῦ δικάστου, διότι διὰ τὸ διαθέτησαν τοῦ δικαστήρου τοῦ δικαστηρίου τοῦ «Μητέρα Μαριγώ» δέν ἥτο ἀμεσον ἀποτέλεσμα τῆς συγκρούσεως.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΤΟΥ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (O.F. 2258)

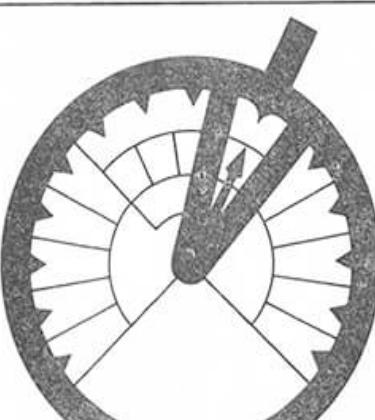
- Ατύχημα εἰς "Ελληνα ναυτικόν.— Εφαρμοστέος ὁ Νόμος τῆς σημαίας καὶ ἡ συναφθείσα σύμβασις πλοιοκτητού καὶ ναυτικοῦ.

Ἐνδιαφέρει ἀμεσωτάτα τὴν Ναυτιλίαν μας ἡ πρὸ τίνος (17 'Απριλίου) ἐκδοθεῖσα ἀπόφασις τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, διὰ τῆς ὁποίας ἀπερρίφθη ἡ ἀναίρεσις ἀφετειακῆς ἀποφάσεως ἐπὶ ἀγωγῆς "Ελλήνος ναυτικοῦ, ὑπρετεούντος ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου, αἰτουμένου τὴν ἀποζημίωσιν δι'" ἀτύχημα ἐπισυμβόντοντος ἐν ὑπηρεσίᾳ, καθ' ὃν χρόνον τὸ σκάφος ἥτο ἐλλιμενισμένον εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα.

Τὸ γεγονός τῆς ἀρνήσεως τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου ὅπως ἐπίλεθη τῆς εἰς αὐτὸ προσφυγῆς, ἐπίλευτε πρόδηλημα, ὅπερ ἀπηρχόλει ἀπὸ μακρού δλων τῶν σημαιῶν τὰ πλοῖα, τὰ προσεγγίζοντα εἰς λιμένας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, ιδιαιτέρως δὲ τὰ Ἑλληνικά, ἀτινα ἀντεμετώπισαν εἰς τὸ παρελθόν διευτάτας ἀντιδικίας ἐνώπιον τῶν ὀμερικανικῶν δικαστηρίων καὶ τοὺς ἐκδιασμούς τῶν γνωστῶν διεκτεραιωτῶν τῶν τοιούτων ὑποθέσεων ἀποζημιώσεως δικηγόρων.

Τὰ κατὰ τὴν ἐν λόγῳ ἀγωγὴν ἔχουν ὡς κάτωθι:

• Ο 'Ηλίας Τσακωνίτης, "Ελλην ηπήκοος κά-



FAST SHIP REPAIRS MONTREAL AND QUEBEC

- ENGINEERING • DRY DOCKS
- BOILERS • FLOATING CRANES
- PLATE AND JOINERS' SHOPS

CANADIAN VICKERS SHIPYARDS LIMITED

MONTREAL DIVISION, TEL. 256-2651
GEO.T. DAVIE DIVISION, LAUZON, QUE.
TEL. 837-4741

SOTIRIOS GEORGANTIS Representative of HANSEATIC — SHIPCHANDLERS HAMBURG

ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Hamburg - Freeport — Alter Wandrahm 8
Tel.: 33 59 45 (4 lines) — Tel.: Private 48 29 96
Cable: Shipchandlers, HAMBURG

τοιούς «Ελλάδος, έκπτωτο λογγίθη φέ μέλος τού πληρώματος τού ράπ» «Hellenic Spirit», δυνάμεις τής ἀπό 4 Ιουνίου 1959, ἐν Παρισιεσ καταρκτούσθεσίος Συμβάσεως, ἡ ὅποια προέβλεπε στο πλοίον ἀποκτήσης ἀγειρομένη ἐκ τῆς ἐπού τού πλοίου ἀποχολήσεώς του θά ἔξεδυτο ἀποκλειστικού ὑπό τῶν «Ελληνικῶν Δικαστηρίων». Ο ἁνάγων ἀπεδιδάσθη τού «Hellenic Spirit» τὴν διηνίου 1959, εἰς «Ηράκλειον Κρήτης». Τὸ πλοίον ἔξετάλει τότε τὸ ταξίδιον του ἀπό Χιοῦστον πρὸς Ραγγούν μετὰ πολλῶν ἐν τῷ μεταξὺ προσεγγίσεων. Μετὰ τὴν ἀφίξην εἰς Βιρμανίαν, τὸ πλοίον ἀπέπλευσεν ἀποστρέψην, μὲ προσεγγίσεις εἰς Νέας Υόρκην καὶ Φιλαδέλφειαν πρὸ τού τέλους τού ταξίδιου του πρὸς Κούδην. Τὸ ἀπόχημα διεῖ τὸ ὅποιον ἡγέρθη ἡ παρούσα ἀγωγὴ συνέδη, καθ' ὃν χρόνον τὸ «Hellenic Spirit» ἡτο παραδελημένον εἰς προβλῆται τού Μπρούκλιν.

Τὴν 26ην Σεπτεμβρίου 1959, ὁ ἁνάγων καθ' ὃν ώραν κατέχετο μίαν κλίμακα ἐκ τού κυρίου καταστρώματος εἰς τὸ ἔσωτερον ἔνδε κύτους, ἔπεισεν εἰς τὸ κατάστρωμα. Μετεφέρθη εἰς τὸ Νοσοκομεῖον τού Μπρούκλιν, δηνού καὶ παρέμεινε ἔως τὴν 20ην Ιανουαρίου 1960.

Τὸ «Hellenic Spirit» ἔταξίδευσεν ὑπὸ σημικίου «Ελληνικῆν καὶ ἡτο νηολογημένον κατά τὸν «Ελληνικὸν Νόμον». Πλήρωμα καὶ ἀξιωματικοὶ ἦσαν ἐξ ὀλοκλήρου «Ελλήνες». Τὸ πλοίον ἡτο ἰδιοκτησία τῆς Transpacific Carriers Corp. Ηπανακινῆς «Εταιρίας, ἀλεγχομένης ἐξ ὀλοκλήρου ὑπό τῆς Hellenic Lines Ltd., «Ελληνικῆς Εταιρίας, ἔνω τῶν 96% τῶν μετοχῶν τῆς ὅποιας κατείχεν ὁ κ. Περικλῆς Καλλικανόπουλος, «Ελλην ὑπόκοος, ὁ ὅποιος ἡτο Γενικὸς Διευθυντής τῆς ἔταιρίας καὶ μόνιμος κάτοικος τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Ἐξηγίρεσε τοῦ κ. Καλλικανόπουλου καὶ τοῦ υιοῦ του, ἀπαντεῖς οἱ ἀξιωματικοὶ, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον καὶ οἱ λοιποὶ Διευθυντεῖς τῆς Hellenic Lines Ltd., ἐπίοντς «Ελληνικῆς ὑπηρέτητος, διέμενον εἰς «Ελλάδα.

«Η Hellenic Lines Ltd, διετήρει γραφεῖα εἰς Ηπειρῶν καὶ ἀλαζοφρῶν μικρότερα γραφεῖα εἰς

τὴν πόλιν τῆς Νέας Υόρκης, ἀκτὸς τῶν μικρότερῶν γραφείων εἰς τὴν λοιπὴν χώραν καὶ τὸ ἔσωτερον. «Η Hellenic Lines διετήρει τραπεζικοὺς λογαριασμοὺς εἰς τραπέζας τῆς Νέας Υόρκης καὶ εἰχε ἀκτεταμένας δοσοληφίας μετ' αὐτῶν.

Κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχήματος ἡ Hellenic Lines διεγείρετο 22 ή 23 πλοία, κινούμενα εἰς τρεῖς τακτικὰ γραμμάτα: πρὸς Μεσογείον, πρὸς Ηπειρών Κάλπον καὶ πρὸς «Ερυθρὸν Θάλασσαν, Ινδίαν καὶ Βιρμανίαν. Οι πράκτορες τῆς ἔταιρίας εἰς τούς λημένας προσεγγίσεως ἀνέφαρον εἰς τὸ γραφεῖον τῆς Νέας Υόρκης ἐπὶ ἀπάντων τῶν ὑπηρετῶν, τῶν ἀφρόντων εἰς τὰς ἀνωτέρω τρεῖς τακτικὰ γραμμάτα. Τὸ «Hellenic Spirit» ἡτο δρομολογημένον εἰς τὴν γραμμὴν «Ερυθρᾶς Θαλάσσης».

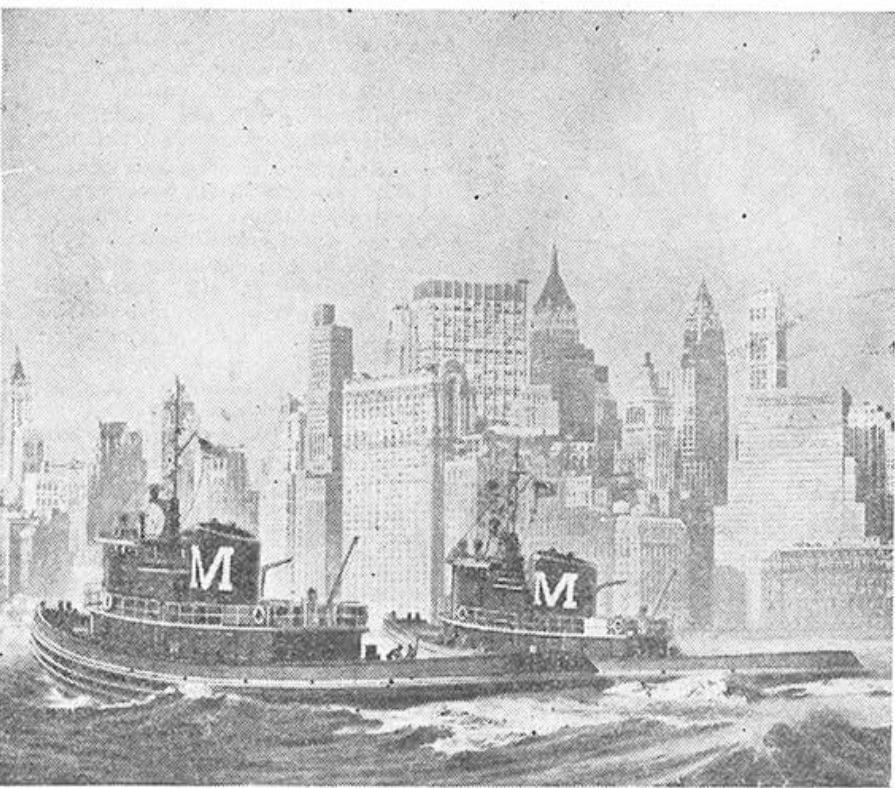
Τὸ ἀρώτημα τὸ τεθὲν ὑπὸ τῆς ἀγωγῆς ἐνώπιον ἀμφοτέρων τῶν Δικαστηρίων τοῦ Ηπειρείων καὶ τοῦ Δευτέρου Δικαστηρίου περιογής, ἡτο κατὰ πόσον ὁ Νόμος Jones καὶ τὸ Κούδην Ναυτικὸν Δίκαιον τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἐφημηρόδυτο ἐπὶ ἔνδες ἀτυχήματος ἀλλοδαποῦ ναυτικοῦ, λαθόντος χώρων εἰς «Αμερικανικὸν λιμένα» ἐπὶ πλοίου πλοιοκτησίας ἀλλοδαπῆς ἔταιρίας ὑπὸ ἔνδεν σημαίαν, δηνού δ ψήριος μέτοχος τῆς ἔνδεν ἔταιρίας, μολονότι ἔνδεν ὑπήκοος, κατόπει εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτειῶν καὶ δηνού κινήσεις καὶ διαχειρίσεις τού πλοίου, ἐπὶ τού ὅποιού συνέδη τὸ ἀπόχημα ἡλέγοντο, δηνοίως ἐκ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Περιττὸν νὰ λεγοῦθη διτεῖ εἰς τὸ παρελθόν τὰ δικαστήρια ἐκλήθησαν νὰ κρίνουν, ἐάν ἡτο ἐφημεριστέος ὁ «Αμερικανικὸς Νόμος εἰς ἀγωγὰς ἐγερθεῖσας ὑπὸ ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ἔναντιον ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστικῶν ἢ διαχειριστοριῶν ἔταιριτῶν. Ἔνο τὰ δικαστήρια ταῦτα δὲν ἔδωσαν συσδέδην οδηγμάτων σημασίαν εἰς τὸ γεγονός διτεῖ τὸ ἀπόχημα συνέδη εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτειῶν καὶ ἀντιθέτως διδούσαν μεγάλην σημασίαν εἰς τὸ γεγονός διτεῖ ἡ τελικὴ ἰδιοκτησία ἡ δηλαγχος τού πιαίστος πλοίου εὑρίσκοντο εἰς γειτονίας Αμερικανῶν ὑπηρόν της ἔταιρίδην, τὰ

δικαστήρια ταῦτα ἀδρίστως ἡρεύνησαν τὴν ἐπίδρασιν οὐσιωδῶς ἐπιχειρηματικῶν δεσμῶν ἡ ἐκμεταλλεύσεων εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτειῶν καὶ οὐδέποτε ἡρεύνησαν τὴν ἐπίδρασιν τῆς τελικῆς κυριότητος ἡ ἐλέγχου ὑπὸ ἔνδες νομιμως μὲν κατοικοῦντος εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτειῶν, ἀλλ' οὐχὶ «Αμερικανῶν ὑπηρόν». Οὕτω, τὸ θέμα ἐτέθη ἐπὶ σκηνῆς ἐνώπιον τοῦ Ηπειρείων καὶ Δευτέρου Ηπειροχρήστην Δικαστηρίου διὰ τὴν σύστασιν νομολογίας, πρᾶγμα διπερ καὶ ἐγένετο ὑπὸ τῶν δύο Δικαστηρίων.

Τὸ Δικαστήριον Δευτέρου Ηπειροχρήστην, διπερ καὶ τὸ Ηπειρείων Δικαστήριον, ἀπέβλεψαν εἰς τὴν ἀποτελούσαν δρόσημην καὶ κριθέταν ὑπὸ τοῦ Αγωτάτου Δικαστηρίου θεόθεσιν «Lauritzen κατὰ Larsen» ὡς σημείον ἐκκινήσεως ἐπὶ τῆς ἀποφάσεως του ἐπὶ τοῦ ἀφαρισμένου τοῦ «Αμερικανικοῦ Νόμου εἰς τὸ ἀτυχήμα τοῦ ἔνδεντος. Εἰς τὴν θεόθεσιν Lauritzen, τὸ «Αγωτάτον Δικαστήριον ἀπηρίθμησε καὶ διέκρινε 7 παράγοντας οἱ ὅποιοι, ὡς τοῦτο ἀπεράθη, θά δησει: νὰ ληφθεῖν ὑπὸ ὅψιν προκειμένου νὰ ἀποφανῇ κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς ἀντιθέσεως τοῦ «Αμερικανικοῦ Νόμου ὡς κανόνος. Οἱ 7 τοῦτοι παράγοντες είναι: (1) τόπος τοῦ ἀτυχήματος, (2) νόμος σημαίας, (3) ὑπηκοότης: η διαμονή τοῦ θεόταντος τὸ ἀτυχήμα, (4) ἀπηκόδησης τοῦ ἀναγομένου πλοιοκτήτου, (5) τόπος πατριτίσεως τῆς σημιδέσεως, (6) ἡ μή δυνατότης προσφυγῆς εἰς ἔνοντα δικαστήριον, καὶ (7) τὸ δίκαιον τοῦ δικαστηρίου. Εἴτε κατὰ τὸν παραγόντα τὸ «Αγωτάτον Δικαστηρίον εἰς τὴν θεόθεσιν Lauritzen ἀπέδωσεν ἴδιατέρων σημαίαν εἰς τοὺς παράγοντας (2), (3) καὶ (4). Τὸ δικαστήριον Δευτέρου Ηπειροχρήστης τὴν θεόθεσιν Lauritzen ὡς ἀπατεῖδην μίαν ισορροπίαν τῶν (7) ἐπὶ τοῦτων παραγόντων μετὰ τῆς ἀνάγκης ἐπιεικείας πρὸς τὸν ἔνδεντον, τὴν προσηλόσεως εἰς τὸν Νόμον τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τὴς πολιτειῆς τῆς ἀποφάσισης τὸ διπλωματικὸν πρωτόκολλον.

Καθὼς ἔπρεπε τὸ Ηπειρείων Δικαστήριον Δευτέρου Ηπειροχρήστην εἶ-



You've got to have more of what it takes to be the best in the Port of New York. More powerful tugs. More experience (over a century). More efficiency. Yet it costs no more to work with Moran. In fact more often than not it costs less, simply because only Moran has the extra power to fulfill your various towing requirements in the shortest time with the fewest tugs. Why settle for less?

MORAN
TOWING & TRANSPORTATION CO., INC.
17 Battery Place, New York, N.Y. 10004
Cable Address: MORANTOW

AGENT IN GREECE
National Hellenic American Line
Acti Miaouli 3, Pireaus

OTHER AGENTS

Belgium, Denmark, England,
Finland, Germany, Italy, Norway,
Scotland, Spain and Sweden

δήλωσεν έμφαντικός διτοί οι 7 παράγοντες Lauritzen δέν ήσαν τὰ μόνα χαρακτηριστικά σημεία, τὰ δύοια τὸ Δικαστήριον θὰ ἔπρεπε νὰ γρηγοριούντης εἰς τὴν ἀπόφασίν του ἐπὶ τοῦ ἑφαριούσιου τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νόμου ἐπὶ ἀτυχημάτων ναυτικοῦ. Πράγματι περιπτώσεις πρὸ καὶ μετὰ Lauritzen ἀπεβεβαίωσαν διτοὺς διρισμένους αυνδυσμοὺς παραγόντων, συμπεριλαμβανομένων ἀμφοτέρων τῶν Lauritzen καὶ μῆτρα Lauritzen παραγόντων, ἄλλοτε ἵσαν καὶ ἄλλοτε δὲν ἵσαν ἑπαρκεῖ διὰ νὰ δικαιολογήσουν τὴν ἑφαρμογὴν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νόμου. Τὸ Δικαστήριον τῆς Δευτέρας Περιφερείας πρόσθιεν εἰς εἰδικήν σημαίνων τοῦ γεγονότος, διτοὶ ἡ ἐπίδρασις ἡ δύοις πρόκειται νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὸν συνδυασμὸν τῶν παραγόντων τῶν ὑπαρχόντων εἰς τὴν παραδοσαν ἀγωγὴν δὲν εἰχεν δριστικῶς θεμελιωθῆ ὑπὸ τῆς ὑφισταμένης νομολογίας καὶ περιττέως ἐδήλωσε μετ' ἔμφασσος διτοὶ θέσους ὑπάρχουν ποικιλοὶ παράγοντες, οἱ δύοις θὰ διαρύνουν ὑπὲρ καὶ κατὰ τοῦ κανόνος αὐτοῦ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νόμου, ἡ ὑπόθεσις πρέπει νὰ ρυθμίζεται ὑπὸ τοῦ πλέον διαρύνοντος παράγοντος. Κατόπιν τῆς προσφίτου ἀποφάσεως εἰς τὴν ὑπόθεσιν T.JONAMAN καὶ τὰ A/S GLITTRE τὸ Δικαστήριον τῆς Δευτέρας Περιφερείας ἀνεκοινώσα, ὡς κανόνα, διτοὶ δύοις τῆς σημαίας (ἕκτος σημαίας εδυκιρίας), ἔπρεπε νὰ θεωρηθῇ ὑπερτάχης σπουδαιότητος. Πράγματι τοιούτης ὑφίστης σπουδαιότητος, ὅστε νὰ ἐπικρατῇ πάντων τῶν παραγόντων πλὴν ἕξαιρετικῆς σπουδαιότητος παράγοντος δεινύνοντος ἔνα δεσμὸν τοῦ ἀτυχήματος πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Τὸ Δικαστήριον τῆς Δευτέρας Περιφερείας ἀπεβεβαίωσεν τὸ δέλληθες διαιπιστωθὲν ὑπὸ τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου, διτοὶ δύοις τῆς σημαίας τοῦ «Hellenic Spirit» δὲν ἦτο τοιωτὴ πρὸς καταδίλευσιν. Τὸ Δικαστήριον ἀπεφάνθη διτοὶ τὸ «Hellenic Spirit» εἶχε σημαντικούς δεσμοὺς μετὰ τῆς Ἐλλάδος, ἐκτὸς τοῦ διτοὶ ἥτο νησο-

γημένον ἔνει καὶ ἔφερε τὴν σημαίαν τῆς. Τοῦ προστιγγίζεν ἔνει διὰ νὰ κατατίσῃ τὸ πλήρωμα καὶ διχ: σπανίων διὰ νὰ ἐκφράσω τὴν φορτίον. Οἱ ἀξιωματοῖς, τὸ Δικαστήριον Συμβούλιον καὶ Διευθυντικὸν τῆς πλοιοκτητηρίας ἐταιρίας ἵσαν «Ἐλλήνες, ὡς ἐπίσης θεοὶ οἱ μέτοχοι τῆς Ἐπικρίτικης Hellenic Lines. Τὸ Ἑλλάς, ἀπεφάνθη τὸ Δικαστήριον, δεσμῶν δέχεται ἀρχετοῦς δεσμούς μετὰ τοῦ πλοίου, οὗτος διστά τὰ δημότερα δικαστήρια οὐκ ἐδίσταν διὰ λόγους λεπτότητος προτοῦ ἑφαρμόσουν καὶ παρεισάγουν ἐπὶ αὐτοῦ τὰς δικαιίας, δυνητικὰς εθύμης τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νόμου περὶ ναυτικῶν ἀτομικῶν ἀτυχημάτων.

Τὸ Δικαστήριον τῆς Δευτέρας Περιφερείας ἐπένισεν, ἔτι περισσότερον τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου μίαν ἄλλην σκέψην, ἡ δύοις, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ, ἀπῆται ἀπόφασιν μὴ ἑφαρμογῆς τοῦ Ἀμερικανικοῦ νόμου, δηλαδὴ τὸ γεγονός διτοὶ δέλληθες, τοῦ δύοις ἡ ὑπόκρισης καὶ δικαιονή ἥτο ἐλληνική, ὑπέρεγκφη σύμβασιν συμφώνως πρὸς τὴν δύοις οὗτος συνεφώνησε συμμόρφωσιν πρὸς τοῦ Ἐλληνικοῦ Νόμου. Τὸ Δικαστήριον ἡσθάνθη διτοὶ ἔπρεπε νὰ δεσμῷ σημαίαν εἰς τὸ γεγονός ἀπό, διέτι ἀντεποπτεύει τὴν ἀγωγὴν δικαιοδοσίας τοῦ ἐνάγοντος. «Ως ἐλέχθη ὑπὸ τοῦ Δευτέρου Δικαστηρίου Περιφερείας: «Δέν είναι ἀδίκον νὰ διοργανωθῇ νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὴν συμφωνίαν τοῦ...». Αἱ συλλογικαὶ αὐταὶ συμφωνίαι εἰκόνας ἀποδιέπουν εἰς τὴν παροχὴν ἐργασίας εἰς τὸν «Ἐλλήνας ναυτικούς ὑπὸ τὸν Ἐλληνικοῦ Νόμου ἐπὶ πλοίων ὑπὸ Ἐλληνικῆς Σημαίαν καὶ διοργάνουν τὴν πληρωμὴν εἰς τοῦ ναυτικοῦς αὐτοῦ, εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος, τῶν δικαιωμάτων τῶν προδιπτομένων ὑπὸ τοῦ Ἐλληνικοῦ Νόμου καὶ συμφώνως πρὸς τὸ πρόγραμμα τῆς Ἐλληνικῆς Κοινωνικῆς Προσοτίκης. «Διεθνῆς εὐγένειας ἀπαιτεῖ σεβασμὸν διὰ τοιωτας συμφωνίας.».

Καὶ δύναται διασήμως νὰ λεχθῇ, διτοὶ αἱ ἀπο-

φέσεις τῶν δικαστηρίων, Περιφερειακοῦ καὶ τῆς Δευτέρας Περιοχῆς (Ἐφετείου), διορισμένης τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου διὰ τὴν ἀναθεώρησιν αὐτῶν ἀποτελοῦν πλέον κανόνα. Κατ' αὐτὸν ἔστοι καὶ ἂν τὸ καθοῦ οἱ αἰτησίς ἀποδημώσων ἔνειν πλοίον, ἡ πλοιοκτητηρίας ἡ καὶ ἡ δικαιειρίστρια αὐτοῦ ἐταιρία ἔχουν πολλοὺς ἡ ἐλλαχίστους δεσμούς μὲ τὴν γέρων τῆς σημαίας τοῦ πλοίου καὶ ἀκόμη ἔστω καὶ ἄν ἡ πλοιοκτητησία ἡ ἡ διαχειρίστριας τοῦ πλοίου διενεργεῖται εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας περά προσώπου, νομίμως διαμένοντος εἰς Ἀμερικήν, σύχι διωρίου Ἀμερικανοῦ ὑπηρέσου, ἐπιφορτισμένου ἀπὸ τὴν ἔνειν πλοιοκτητηρίαν ἡ δικαιειρίστριαν ἀταιρίαν, ἀνταρκεῖς είναι αἱ περιπτώσεις αὐτοῖς διὰ νὰ θεμελιώσουν τὴν ἑφαρμογὴν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νόμου εἰς ἀπαιτησιν ἔνειν ναυτικοῦ διτοὶ ἀτομικῶν ἀτύχημα, λαβόντων γέρων εἰς λιμένα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, εἰδικότερον διτανοῖσιν οὕτως οὕτως ἔχει ὑπογράψει συμφωνίαν, καθορίζουσαν τὴν ἑφαρμογὴν τοῦ Νόμου τῆς γέρων, τὴν σημαίαν τῆς δύοις αἱ φέρει τὸ πλοίον διὰ τοιωτα ἀτυχήματα.

ΚΑΙ Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ

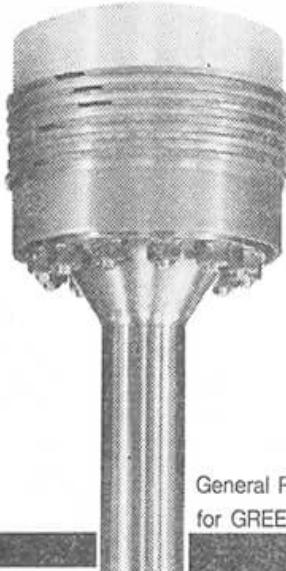
Ἐνῷ ἡ ἀναίρεσις Τασκονίτην ἐτέλει ὑπὸ τὴν κρίσιν τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τέσσαρες ναυτικοὶ ὑπηρετοῦντες ἐπὶ τοῦ ἀπὸ «Hellenic Leader» κατέθεσαν ἀγωγὴν εἰς τὸ Περιφερειακὸν Δικαστηρίο τῶν Η.Π.Α. τῆς Νοτιοτέρας Περιοχῆς τῆς Νέας Υόρκης διτοὶ ἀτομικῶν ἀτυχήματα, τὰ δύοις ὑπέστησαν τὴν 29η Δεκεμβρίου 1966 ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς Μπρούκλιν τῆς Νέας Υόρκης. «Ἐπὶ τῇ ἀρνήσει τῆς παραδοχῆς τῆς ἀναίρεσεως ὑπὸ τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου τῶν Η.Π.Α., τὸ Περιφερειακὸν Δικαστηρίον ἀπέρριψε τὴν ἀγωγὴν τοῦ καὶ» οὐσίαι δέξει: τῆς ὑπόθεσεως Τασκονίτη καὶ ἔξιδωσεν ἀπόφασιν εὐνοϊκὴν διὰ τὴν Transpacific Carriers Corp. καὶ τὴν Hellenic Lines Ltd.

marine propulsion DIESEL ENGINES for the merchant fleets of the entire world

up to 44,400 BHP
maximum continuous rating
on a single shaft

DESIGNED AND BUILT BY

BURMEISTER & WAIN
COPENHAGEN DENMARK



General Representatives
for GREECE:

GÖSTA ENBOM Co. Ltd.
Akti G. Kondyli 28a.
Piraeus 24.



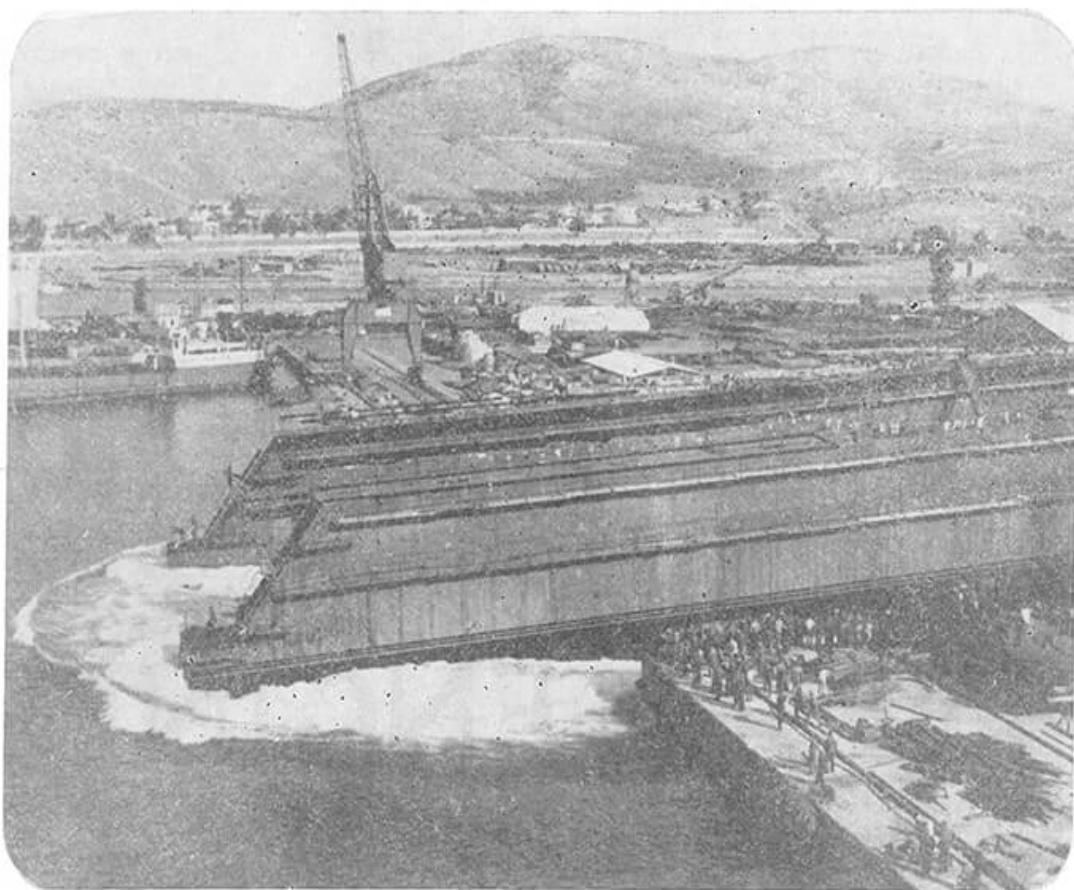
HELLENIC



SHIPYARDS Co

SKARAMANGA (NEAR PIRAEUS)

MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - CONVERSIONS - DRYDOCKING
CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS - INDUSTRIAL WORKS
THREE FLOATING DOCKS TAKING SHIPS FROM 37,000 TO 72,000 DWT.
200,000 DWT. GRAVING DOCK (UNDER CONSTRUCTION)



The first section of a floating dock is launched at Skaramanga Yard. The dock, which will accommodate ships up to 45,000 dwt., is being built in two sections which will be welded together afloat. This dock is one of two ordered at Hellenic Shipyards by the Piraeus Port Authority (OLP).



OFFICES AT HOME AND ABROAD

Athens, Greece : 4, Akadimias St. - Tel: 611.142 - Cables: Shipyard - Telex: 123
Skaramanga Yard : Near Piraeus, Greece - Tel: 073.471 & 073.351 - Cables: Shipyard - Telex: 293 & 396
U. K. Agents : Hellenic Shipyards (London) Ltd, 41/43 Park Street, London W.I. Cables: Shipniar - Tel: MAYfair 8400
- Telex: 28561/2
U. S. Agents : Transoceanic Marine Inc., 39 East 51st St., New York, New York 10022, Cables: Troceanic - Tel: MURray
HILL 8-7070 - Telex: 4042
Norway Agents : a. Gunnar Brekke A.s., 14 Cort Adelers Gt., P.O.B. 2457 S Tel: 56 59 88 - Cables: Internat Oslo -
Telex: Oslo 1329
b. Birger Gjestland A/S, Bergen, P. O. B. 219 - Tel: 14 048 - Cables: Scandreps, Bergen - Telex: Bergen 2041

Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

ΕΛΛΗΝΟ - ΙΝΔΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΛΙΕΙΑΝ

Έγραψαμεν εις τὸ προηγούμενον φύλλον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διτὶ διά τὸ τρέχον ἔτος ίχθυοπαραγωγὴ τῆς Ἰνδίας ὑπελογίσθη ὑπὸ τῶν εἰδικῶν ἐτὶ τῆς ἀλιείας εἰς 1.580.000, ἡσας 1.600.000 τόνους, τούθ' ὅπερ δέον νάθεωρηθῇ ὡς σπουδαῖον εἰς τὴν χώραν ταύτην γεγονός, ἐφ' ὅσον πραγματοποιεῖται χωρὶς ἀλιεῖς καὶ πληρώματα τεχνικῶς κατηρτισμένα καὶ χωρὶς φαράδικα τῆς προκοπῆς. Τοῦτο σημαίνει διτὶ ὅλαι αἱ γύρω ρθάλασσαι εἶναι ίχθυοιρθεῖς καὶ διτὶ μὲ καταλήλως συγνοισμένα πλοῖα ἐπανδρωμένα ἀπὸ ικανοὺς φαράδες, ή ίχθυοπαραγωγὴ δύναται συντόμως νά διπλασιασθῇ καὶ νά τριπλασιασθῇ ἀκόμη. Σημειωτέον διτὶ δεκάδες ἔκατομ. Ἰνδῶν εὐρίσκονται συνεχῶς ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν τοῦ λιμοῦ καὶ μέχρι πρὸ τίνος ἐσώζονται χάρις εἰς διάφορα τρόφιμα, βοσκείων τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν. Τὸ παιγινδικό δῆμος αὐτὸ τοῦ εὐκόλου ἐπιστιπούμενον ἐκόπη μὲ τὸ μαχαίρι, διότι ὡς διεπιστώμῃ ή χώρα εἶναι ἀρκούντως πλουσία εἰς πάσης φύσεως προϊόντα, ἵνα καταστῆ αὐτάρκης εἰς τρόφιμα. Ἐάν δὲν ἐκίνηθῃ δραστηριότερον πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον, εἶναι διότι αἱ θρησκευτικαὶ προλήψεις, αἱ παράλογοι ἀπαγορεύσεις καὶ ὁ φανατισμός τῶν κατοίκων νά μὴ τρώγουν τὸ κρέας τῶν ζώων, ποὺ θεωροῦνται ὡς ἱερά, τοὺς ἡμπόδιξε νά τὸ κάμουν καὶ προτιμούντων τὸν ἔξ ἀστίτιας θάνατον! Τῷ ροῦ δῆμος ποὺ ἡ ἀνάγκη παρώθησε τοὺς Ἰνδοὺς νά ἀγνοήσουν μερικὰς ἀπὸ τὰς ἀπαγορευτικὰς δοξασίας τῶν καὶ νά καταναλίσκουν τὰ τόσο ἄφθονα προϊόντα ποὺ διαθέτει ἡ χώρα τῶν, τὸ ἐπιστιτοκόν τῶν πρόβλημα συντριβώνεις θὰ ἐπιλυθῇ. Ἐάν παραλήλου μὲ τὴν αὔξησην τῆς ίχθυοπαραγωγῆς, ἀδέπτωνη καὶ ἡ παραγωγὴ τῶν τόσων ὀλλῶν τροφίμων ποὺ ἀφθονοῦν εἰς κάθε περιοχήν.

Ἡ ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς συνεργασία εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλιείας δὲν ἔχει ἐπίσημον χαρακτήρα, ἀλλ' εἶναι ιδιωτικῆς φύσεως, διὰ τοῦτο μᾶς δίδει καὶ τὴν εὐχέρειαν νά διατυπώσωμεν ἐλεύθερον τὰς ἐπὶ τούτῳ σκέψεις μας. Πρὸ ἔτους περίπου (Βλέπε N.X.), πολὺ πρὶν ἀρχίσουν αἱ πρὸς τὸν Ἰνδικὸν Ὁκεανὸν ἀλιευτικά μᾶς ἔξορμήσεις, Ἰνδοὶ ἐφοπλισταὶ μᾶς ἐπρότειναν νά στειλῶμεν ἔκει ἔνα ἡ δύο ποντοπόρων φαράδικα ψυγεῖα διὰ δοκιμαστικὴ ἀλιείαν, μὲ σκοπὸν τὴν διεύρυνσιν τῆς συνεργασίας σύμφωνα μὲ τὰ ἀποτελέσματα. Ἡ πρότασις συνεκίνησε δρι-

σμένους κύκλους τῶν ἐφοπλιστῶν μας, οἱ διποῖοι καὶ ἔξεθεσαν λεπτομερῶς τὰς ἀπόφεις τῶν. Ἐπηκολούθησε ἐπεξηγηματικὴ ἀλληλογραφία ἥτις καὶ κατέληξεν εἰς διαφόρους συναντήσεις μεταξὺ ἐνδιαφερομένων, εἰς θαδμῆν ὃστε ἡ συνεργασία νά δύναται νά ἀρχισῃ συντόμως. Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπραγματοποιήθησαν αἱ πρώται πρὸς τὸν Ἰνδικὸν ἔξορμήσεις μας, αἱ ὅποιαι μᾶς ἐνημέρωσαν εἰς πλειστά στοιχεία, δύον ἀφορᾶ τὰ διάφορα εἴδη τῶν ιχθύων. Ἐκ τούτων, πολλὰ εἰδῆ (μεγάλα κομμάτια) δέν ἔτυχον τῆς δεօύσης ὑποδοχῆς εἰς τὴν ἀγοράν μας καὶ ὡς ἐκ τούτου προέκυψαν δρισμέναι ἀνωμαλίαις ὡς πρὸς τὴν διάθεσίν των ἐν ἀντιθέσει τὰ ίδια αὐτὰ φάρια εἶναι εὐπρόσδεκτα εἰς τὴν Ἰνδικὴν ἀγοράν, πράγμα ποὺ διευκολύνει τὴν ταχείαν διανομὴν τῶν ὀλιευμάτων. Οὕτω, οἰσθήποτε ποσότης ιχθύων, ποὺ θὰ ἀποσύρεται ἀπὸ τὰ φαράδικά μας εἰς τὸν Ἰνδικόν, θὰ δύναται νά διατεθῇ εὐχερῶς πρὸς τὴν ἀγοράν ἡ τὴν ἀλληλη. Ἀπομένει νά γίνη, δαδιμαίως, ἡ κατανομὴ τῶν πολλαπλῶν ἀνά τὰς διαφόρους περιοχὰς ἀλιτέδων τοῦ ὕδατος τούτου, νά γίνουν κατ' ἐπανάληψιν δοκιμαὶ ὑπὸ τῶν φαράδικών μας καὶ νά καταγραφοῦν ἐπακριβῶς τὰ τόσα εἴδη ιχθύων ποὺ κατὰ περιόδους θὰ ὀλιευθοῦν.

Ἡ Ἑλληνο - Ινδική συνεργασία εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλιείας παρουσιάζει μεγάλα πλεονεκτήματα ποὺ δὲν φαίνονται ἐξ ὑπαρχῆς, πλήρη διευκρινίζονται, δσταν ἐμβαθύνη κανεῖς εἰς τὰς διαφόρους τῶν πτυχιῶν. Ἐκ τούτων τὰ κυρώτερα ἐμφανίζονται ὡς ἔξης: Πρῶτον. Ἀπόκτησις δάσεων εἰς μεγάλους λιμένας τῆς ἀπεράντου πλευρᾶς ἀπὸ τὸν Πακιστάνον μέχρι τῆς Κεϋλάνης, διὰ τὰ φαράδικά μας, ποὺ θὰ διευκολύνουν τὰς ἀλιευτικὰς ἔξορμήσεις εἰς τὸν τομέα τούτου τὸν Βορείου Ἰνδικού. Δεύτερον. Σύντμησης τῶν ἔξορμήσεων εἴτε πρὸς τὴν πλευράν τῆς Ἰνδίας, εἴτε πρὸς τὴν πλευράν τῆς Ἀφρικῆς καὶ τοῦ κόλπου τοῦ «Ἀδεν». Τρίτον. Δυνατότητα συγκεντρώσεως πλήρους φορτίου ἀλιεύματος ἀπὸ τὰ πρὸς τὰ δεξιά ἡ πρὸς τὰ ἀριστερά κατανεμημένα ὀλίπεδα. Τέταρτον. Εύκολος διάθεσίς τῶν διαφόρων ειδῶν ιχθύων πρὸς τὴν μίαν κατεύθυνσιν ἡ τὴν δέλην. Πέμπτον. Πλείστα στοιχεῖα πλοηρεύματα - προϊόντα Ἰνδικῆς προελεύσεως εἶναι περιζήτητα εἰς τὴν Ἑλλάδα: δυνατὸν εἶναι νά διευκολυνθοῦν αἱ συναλλαγαὶ διὰ τῆς ἀθρόας προσ-

φορᾶς ὀλιευμάτων πάσης φύσεως, ἐπ' ἀνταλλαγὴ τοιούτων ἐμπορευμάτων. «Οσον ἀφορᾶ τὴν ἐκλογὴν τῶν καταλήλων φαράδικων - ψυγείων, ποὺ θὰ χρησιμοποιηθοῦν, φρονοῦμεν διτὶ τὰ μεγαλύτερα ἐκ τούτων, Ικανότητος ἐναποθηκέως 450—600 τόνων κατεψυγμένων ιχθύων πρέπει νά προτιμηθοῦν ὡς οικονομικώτερα διά τὴν ἐκμετάλλευσιν.

Ἐπειδὴ δὲν οὐτὴ η πρὸς τὴν Ἰνδικὴν πλευρῶν περιοχὴ δριθεῖ πάπο μεταναστευτικά φάρια καταλήλησι διὰ τὴν κοινωνίαν ποιοτοις — κατόπιν μελέτης — νά χρησιμοποιηθοῦν καὶ μεγάλα συνεργεῖα κυκλικῶν δικτύων «γρί - γρί» εἰς τὰς διαφόρους νησίδας, ποὺ πολλὰ δύνανται νά ἀποδώσουν. «Υπολογίζεται διτὶ ἡ ἐτησία περίοδος ἀλιείας εἰς διόλους αὐτοὺς τοὺς τομεῖς δὲν ξεπερνά τοὺς 9 ἑως 10 μῆνας, ίσως μάλιστα καὶ διλιγάντερον. Πρέπει νά τονισθῇ ιδιαιτέρως, διτὶ οἱ φαροκαπετάνιοι ἔνειν μορφῶν καὶ διπλώματος δέν ἡμιτοροῦν νά ἐργασθοῦν εύδοκίμως εἰς τὸν Ἰνδικόν, διότι ὡς ἐπανειλημμένων ἐγράψαμεν οἱ θυσίαι εἶναι ἀνώμαλοι, δέν πάραχουν ἐκτεταμέναι νησίδες ἀλιτέδων διὰ σύρσεις δικτύων, ή θερμοκρασία τῶν ὑδάτων ἀλλάζει συνεχῶς κατά στρώματα, καὶ ταχύτης τῶν ρευμάτων εἶναι λίαν ἀπότομος καὶ ή Ιχθυολογική πανίς πολύμορφος. Εύτυχώς τὸ ζῆτημα τῶν πληρωμάτων διὰ τὴν ὀλιείαν καὶ δὴ τῶν πλοιάρων, ἥρχισε νά διευκολύνεται, διότι πολλοὶ νεοί πλοιάρχοι μὲ διτλώματα καὶ ἀρτίαν ναυτικήν κατάρτισιν ἐδόκιμασαν νά ἐργασθοῦν εἰς τὰ φαράδικα καὶ ἔμειναν ἐνθουσιασμένοι. Ἄλλα καὶ οἱ πλοιοκτήται εἶναι τελείως Ικανοποιημένοι, διότι ἀποκατεστάθη ἡ πειθαρχία ἐπὶ τῶν φαράδικων καὶ ἔξελιπον οἱ ἐτοιθεισμοί. Οἱ νεοί αὐτοὶ πλοιάρχοι θὰ συνεχίσουν τὴν σταδιοδρομίαν τῶν εἰς τὴν ὀλιεύσιαν διποῖς πάντοτε περιζήτητοι.

Εἶναι εύνόητον διτὶ τὸ ζῆτημα τῶν πρὸς τὸν Ἰνδικὸν ἔξορμήσεών μας, εἶναι κάπως συνυφασμένο μὲ ἑκείνο τῆς Ἑλληνο - Ινδικῆς συνεργασίας καὶ ἀμφότερα δέν ἔξαντλούνται μὲ συνοπτικά σημειώματα μόνον. Χρειάζονται συνεχεῖς δοκιμαστικὲς καλάδες ἀπὸ πολλὰ φαράδικα καὶ εἰς διαφόρους ἐπαχάσ, μὲ λεπτομερεῖς τῶν πλοιάρχων παρατηρήσεις ἀναφερομένας εἰς τὸ ημερολόγιον τοῦ πλοίου. Ἀπὸ τὰς ἐπιστημονικὰς αὐτὰς παρατηρήσεις διότι διογοῦν τὰ συμπεράσματα διὰ κάθε ὀλιευτικὸν πεδίον χωριστά, ποὺ θὰ

Δι' διτιδήποτε εἶναι δυνατὸν νά χρειασθῆτε ἀποταμῆτε εἰς τὴν

S. U. & Co. Ltd

τοὺς μεγαλυτέρους προμηθευτὰς πλοιών εἰς τὴν Ιαπωνίαν

ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA, TOKYO, NIIGATA, NAGOYA, OSAKA, KOBE, MOJI,
NAGASAKI, WAKAMATSU, SASEBO.

London Agent: C. R. KNIGHT & CO. (SHIPPING LTD.)

χρησιμεύσουν ώς κατευθυντήριοι γραμμαί διά τὰς μετέπειτα ἔξορμήσεις, μὲ κάποια σφάλεια ἐπιτυχίας. Αὐτά ποὺ συνέβησαν καὶ συμβαίνουν εἰς τὸν Ἀτλαντικό μὲ τὶς κουτουράδες τῶν ἔξορμήσεων ποὺ κατέληξαν εἰς

τόσον δυσάρεστα ἀποτελέσματα, τόσας ζημίας καὶ ἡγάκασαν τοὺς περιστοτέρους πλοιοκτήτας νὰ δέσουν τὰ φαράδικά των, δὲν πρέπει κατ' ούδενα λόγον νὰ ἐπαναληφθοῦν

ΑΙ ΑΠΟ ΣΚΟΠΟΥ ΑΝΑΚΡΙΒΕΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

Ἐσχάτως ἐπεκράτησε μεταξὺ ὁρισμένων μόνον κύκλων τοῦ παρ' ἥμιν ἀλιευτικού κόσμου, — (ψαράδων διανευτικῆς καταρτίσεως) —, ἡ κακὴ συνήθεια τῆς μεταδόσεως τελείων ἀνακριβῶν πληροφοριῶν ὡς πρὸς τὴν ἄφθονον ἀποδοτικότητα τῆς Α ἢ Β περιοχῆς ἀλιείας, μὲ τὴν κοῦφον πρόθεσιν τῆς καθυστερήσεως τῶν συναδέλφων των ἐκ τοῦ προκαθόρισθεντος προγράμματος τῆς ἀλιευτικῆς ἔξορμήσεως. Τὸ δυσάρεστον εἶναι διὰ τὴν ἀνόητον αὐτὴ συνήθεια μετεδόθη καὶ μεταξὺ εὐάριθμων ἐπιχειρηματιῶν εἰς τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν, οἱ ὅποιοι εὐκόλως δίδουν σημασίαν εἰς τοιάστας ἀδασίμους πληροφοριάς καὶ ἀδίκως ύψιστανται ἀνυπολογίστους ζημίας. Ή ἀκολουθούμενη τετριμένη τακτικὴ εἶναι ἡ κλασικὴ τῆς φαινομενικῶς ἐπαγγελματικῆς ἀλληλεγγύη! Ἀρχίζουν τὸ πρῶτον τὰ τρέφωνα δι' ἀνταλλαγῆς δῆθεν ἀπόμενων ἐπὶ τοῦ ἀκολουθητέου προγράμματος δράσεως, θὰ πάμε εἰς τὸ τάδε στήγμα, εἰς τόσα μῆλα μακράν τῶν ἀκτῶν, τόσα βάθη, δησούν πάραχρον ἀφθονα ψάρια... καὶ ἀκολουθοῦν αἱ διαδεσμαῖσεις. Εἰς τὴν πραγματικότητα, ἄλλα ἔχουν κατά νοῦν, ἄλλα λέγουν καὶ ἄλλα πράττουν: ζημιώμενοι θὰ δηγοῦν πάντοτε οἱ πλοιοκτήται, ἔκεινοι ποὺ δὲν ἔχουν πείραν ἐπαρκῆ ἐπὶ τῆς ἀλιείας καὶ εὔκολα πειθοῦνται ἀπὸ τὰς προθύμους ὑποδείξεις τῶν διανευθύνων.

Εἰς δὲ τὰς χώρας, δησούν πάραχρον συγχρονισμέναι διοικηταί, εύδοκιμούν ἐλέυθεροι ἐπαγγέλματα καὶ προγρήματα διοτεχνίαι, ὑπάρχει καὶ τὸ ἔκ παραδόσεως ἐπαγγελματικὸ μυστικό ποὺ κρατεῖται πιστῶς ἀπόρρητον ἐκ μέρους τῶν ἐπαγγελματιῶν. Μεταξὺ τῶν ἐκ κληρονομίας — ἃς ποῦμε — παναρ-

χαίων διοικηταί, ἡ ἀλιεία κατέχει ἑξέχουσαν θέστια, οἱ δὲ ψαράδες μὲ πίστι καὶ ἀφοσίωσιν κρατοῦν τὰ ἔκ παραδόσεων ἐπαγγελματικά μυστικά των. Ποτὲ ἔνας εύσυνειδής πλοιοκτήτης παραγωγός καὶ ἔνας ψαροκαπετάνιος ικανός, δὲν θὰ προθούν εἰς τοιάστας μικρότητας νὰ ἔχειλασσούν τοὺς συναδέλφους των. Σπουδαῖο παράδειγμα μᾶς δίδουν τόσοι ξένοι ψαράδες ποὺ ἔκ πείρας κατέχουν τὰ πρωτεῖα εἰς τὴν ἀλιείαν ὠρισμένων εἰδῶν Ιχθύων, ὅπως οἱ Γάλλοι μὲ τὸν βακαλάον, οἱ Νορβηγοί μὲ τὶς ρέγγες, οἱ Ἄγγλοι μὲ τὰ χάδοκ, οἱ Πορτογάλοι μὲ τὶς σαρδέλλες, οἱ Καναδοί μὲ τὸν σολομόνος, οἱ Ἀμερικανοί μὲ τὸν τόννους κ.ο.κ., ὁ ἀλιγλοσθεασμός μεταξὺ συνεργαζόμενων παραμένει πάντοτε ἀκλόνητος. Καὶ ἐρωτάται: Διατὸν ἡ νοστρὰ αὐτὴ μεταξὺ Ἐλλήνων ἀλιέων ἐπικρατοῦσα νοστροτικὰ νὰ θεωροῦν ὡς κατόρθωμα τὴν μετάδοσιν ἀνακριβῶν πληροφοριῶν ὡς πρὸς τὴν ἀποδοτικότητα τοῦ τάδε η δεῖνα ἀλιπέδου; Πλεῖστα δοσαὶ παραδείγματα ἔχομεν ὑπὸ ὅψιν μας, τὰ ὅποια καὶ θὰ ἀναφέρωμεν ὅταν παραστῇ ἀνάγκη.

Πρὸ δὲ τῶν ήμερῶν ἀκόμη, συνέπεσε νὰ παρευρεθοῦμε εἰς μίαν τοιάστην τηλεφωνικὴν συνδιάλεξιν, ὅπου δὲ εἰδικός ὑπεδείκνυε καὶ συνεδούλευε ἔναν πλοιοκτήτη νὰ στείλῃ τὸ φαράδικό του εἰς τὸ τάδε σημεῖο, ὅπου θὰ γέμιζε μὲ φαγκριά, λιθρίνια καὶ σφυρίδες τὰ ψυγεῖα του (όκτω τόνους τὴν ήμέρα) καὶ θὰ γύριζε σύντομα εἰς τὸν λιμένα κατάφορτο. Προχθές, ἐκ πειρεγείας νὰ μάθουμε τί ἀπέγινε μὲ τὸ πλούσιο αὐτὸ ἀλίευμα, ζητήσαμε νέα δότη τὸν ἐνδιαφερόμενο καὶ ἀκούσαμε μόνον παράπονα πικρά, διὰ τὸν ἔκ-

μαν τίποτε, διὰ τὸν οὐδέτερον τὰ δίκτυα τους, χάσαν μιὰ «πόρτα» καὶ ξανάφυγον πίσω εἰς τὴν παλιά τους θέση, ὅπου κουτσά στραβά κάτι πιάνανε! Τὸ δέδαιον εἶναι διὰ τοὺς ικανοὶ καὶ γενναῖοι ψαράδες, κρατοῦν τὸ ἐπαγγελματικὸ μυστικό τους καὶ δὲν φυλαροῦν ποτὲ ὅμως δὲν θὰ καταδεχθοῦν νὰ ξεγελάσουν ένα συνάδελφο δίδοντες ἀνακριθεῖς πληροφορίας. Ἀλλοίμοναν ἔχουν αὐτὴ ἡ κακόδουλος τακτικὴ γενικευθῆ: θὰ κατανήσουν οἱ πλοιοκτήται νὰ ἀλληλοδιλέπωνται σὰν ἔχθροι ἐπιζήμιοι, πράγμα ποὺ δὲν θὰ συντελέσῃ εἰς ἐποικοδομητικὴν συνεργασίαν.

Εἰς τὴν Ἀγγλία, ὅπου οἱ ἐπαγγελματίαι είναι τόσον ἀφοσιωμένοι εἰς τὰς ἑκατοντομίας παραδόσεις των, ἔχουν καταγγείλουν ἕνα «Skipper» διὰ ἔδωσε ψευδεῖς πληροφορίας εἰς ἔνα συνάδελφο, λόγω ἐπιλεγμένης αὐτοκήτης ἀντιζηλίσιας, διὰ μόνου θὰ την τιμωρήσουν αύστηρώς, ἀλλὰ ἐνδεχόμενον νὰ τοῦ ἀφαιρέσουν καὶ τὴν ἀδειαν ἔχασκήσων τοῦ ἐπαγγέλματος. «Οσοι εἴχονται συνέπεσε νὰ παρακολουθήσουν τὴν πρότεινα ἀντιδικίαν μεταξὺ Ἀγγλών καὶ Νορβηγών ψαράδων, θὰ ἐνθυμούνται ἵσως τὴν περιπτώσιν τῆς καταγγελίας «Ἀγγελος» εἰς τὸν Νορβηγό, διὰ ὃ τού πρόστατος τοῦ παρέσχε ἀνακριθεῖς πληροφορίας περὶ ἀποδοτικῆς ἀλιείας εἰς ὠρισμένα σημεῖα. Κατόπιν ἐμπειρισταρμένης ἐρεύνης καὶ ἀνακρίσεων ἀπεδείχθη τὸ βάσιμον τῆς καταγγελίας καὶ διὰ τὸν Νορβηγός ἐτιμωρήθη μὲ πεντάμηνον φυλάκισιν καὶ θαρρού πρόστιμον. Δὲν ἔχουμε δέδαια τὴν ἀξίωσιν νὰ συμβοῦν τὰ ίδια καὶ εἰς τὴν Ἐλλάδα! Θὰ δητὸν οὐδεὶς ἐργον ἔχει οἱ καλοὶ καὶ ἀξιοί ψαράδες μας συνησπίζοντο ἔναντι τῶν ψαράδων τῆς κουτουράδας καὶ ἀντέδρων σθεναρών εἰς κάθε των κακόδουλων ἐνέργειαν. «Η κατ' ἐπανάληψιν τοὺς καλοθελητάς... εἰς τοὺς ὅποιους οὐδεὶς πλέον θὰ εἴδει σημασίαν καὶ προσοχήν.

Δὲν είναι εὐχάριστον, διὰ σοδήποτε, νὰ ἀναφέρωνται τοιάστην παραπτηρήσεις, πλὴν ἐάν σιωπήσουν δλοι μὲ τὴν δικαιολογία τοῦ «δὲν θαρρεύσαι» τότε τὸ κακὸ θὰ παραγίνη καὶ κάθε ἔκ τῶν ὑστέρων παρέμβασις θὰ εί-



15/18 LIME STREET — LONDON E. C. 3

CABLE ADDRESS : PLATASHIP LONDON E. C. 3
TELEPHONE : MANSION HOUSE 2 3121/4
TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

Δ) NTAI: ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

ναι άνευ άποτελέσματος και τελείως περιττή. Εις τάς προηγμένας είς τὴν ἀλειφάντα χώρας, μαζὶ μὲ τὰ περιοδικά ἐπὶ τοῦ κλάδου, κυκλοφορούν και δελτία «έπαγγελματικῆς ἀ-

γωγῆς τῶν φαράδων», μὲ συμβουλάς, παρανέσεις και ὑποδείξεις. Ἰσως θὰ ἔπειπε νὰ ἀκολουθήσωμε τὸ παράδειγμα αὐτὸ ποὺ τόσον ὠφέλησε τοὺς ξένους φαράδες.

ΣΥΝΤΟΜΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΕΓΓΕΙΝΟΣ ΠΟΝΤΟΣ. "Οταν πρὸ δεκαετίας και πλέον ή Ρωσία είχεν ἀποφάσισε νὰ δραγανθῇ συστηματικῶς τὴν ἀλιευτικὴν τῆς διοικητικῶν και νὰ ἐπαυξήσῃ εἰς τὸν ἀνότατον εποχῶν τὴν ίχθυοπαραγωγὴν της, δ. Εὔξεινος Πόντος δὲν είχε σημαντικὴν ἀπόδοσιν, ηὗταις και ἀλιευτικὸν κυρίων εἰς τὴν ἁμεταλλευτικὴν τῆς Ἀζοφικῆς Θαλάσσης και τὴν πενιχρὰν παραγωγὴν τῶν ἀλιεύδων ἀπὸ τὸν Ρουμανικὸν ἄκτην μέχρι τοῦ Καυκάσου. Ἐντὸς δὲλλων μένον ἔτον τὰ πράγματα ἥλαξεν τελείως, οἱ Ρώσοι τεχνικοὶ ἤσπισοισκαν τὰ διάφορα ἀνά τοὺς λιμένας ναυπηγεῖαι, ἥρχισαν νὰ κατακευάσουν τειράνιν ἀλιευτικῶν πλοίων συγχρονισμένων, νὰ προεκτείνουν τὰ κρηπιδώματα τῶν λιμένων, νὰ ἐπιστρέψουν ἐπὶ τούτων εὐρύχωρα ψυγεῖαι, ὡς ἐπίσης κονσερβοποιεῖαι και ἐργοστάσια διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν ὑπορροϊδῶν ἀλιεύδων και νὰ φροντίσουν μεθοδικῶς ἵνα ή Μαύρη Θάλασσα ἀποδῷ ἔνα πάρ τὰ σημαντικῶτερα κέντρα διὰ τὴν εἰς ἀλιεύματα ἀνεφοδιασμὸν τῆς Νοτίου Ρωσίας. Η προσπάθεια αὕτη ἐστέφη ὅποιον διὰ τὴν ἀπιτυγίας και σήμερον, οἱ μεγάλοι λιμένες τοῦ Εὐξεινοῦ Πόντου μετετράπησαν και εἰς ίχθυοιμένα διὰ τὸν ἀνεπτυγμένον τὸν ἀλιευτικὸν κύρων τῆς ζώνης χώρας μὲ προσόντος Θαλάσσης. Η Ρουμανία, παρακολουθοῦσα ἡγιοτόπως τὰ πρόδημα τῆς μεγάλης γειτονίας, δὲν ἥθησεν νὰ ὑστερήσῃ και πρὸ δειπνίας ἀπέκτησε τὰ πρώτα δύο μεγάλα «Stern Trawlers» τὰ δηοῖα και ἐκμεταλλεύεται ἀλιεύδων, φιλοδοξώς νὰ ἐπιτελέσῃ τὴν ἀγοράν την πρό τινος ἀσήμαντον ίχθυοπαραγωγὴν της. Η Βουλγαρία διμητρήθη ἀλιέων τὸ παράδειγμα τῆς Ρουμανίας και ἀπέκτησε συντόμως δύο μεγάλα φαράδια καὶ ψυγεῖα τὰ δηοῖα και κομίζουν ἀνελλιπῶς ἀφθονίαν ἀλιεύματα. Σκοπὸς τῶν χωρῶν τούτων δὲν εἶναι: δ. εἰς ἰγεῖς και ἰχθυηρὰ ἀνεφοδιασμὸς τῆς ἀγορᾶς των, ἀλλὰ και δ. εἰς τὸ προσεγές μέλλον ἀνεφοδιασμὸς τῶν γειτόνων των τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

ΧΩΡΙΚΑ ΓΔΑΤΑ. Κατόπιν τῶν ἀποφάσεων

τῶν διαφόρων νεοσυστάτων χωρῶν τῆς Ἀφρικῆς νὰ προεκτείνουν τὰ χωρικὰ τῶν ὅδων διὰ τὴν ἀλιεύσιν, (σημειωτέον διὰ μερικῶν ἐν τούτῳ σύντονον ἔναν ἔγκειον ἀλιευτικῆς διοικητικῆς ἔχουν), ἥλθεν δ. εἰσρά και τῶν προηγμένων χωρῶν, ἐπως δ. Γαλλία και δ. Αδεστραλία, νὰ προεκτείνουν τὰ χωρικά τῶν ὅδων ἀπὸ διῆν μίλια εἰς τὴν διάδεκτην η πρώτη και ἀπὸ τρία εἰς διάδεκτην η δευτέρα. Οὕτω, ἀπὸ τῆς 15ης Ιουνίου, δ. ἀλιεύσιν ἐντὸς τῆς ζώνης τῶν διάδεκτων μιλίων ἀπὸ τῷ ἀκτῶν ἀπαγορεύεται εἰς τὴν διαφοράν τῆς γῆς, εἰναὶ λίαν ἐνθαρρυντικαὶ, διῆτι ἐπειγμάτων νέατι ἀχνεῖς ἐκτάσεις πλουσιώταται εἰς πάσης φύσεως ἀλιεύματα εἰς διαφόρους τοισι τοῦ Εἰρηνικοῦ Ωκεανοῦ, (Βόρειον, Κεντρικὸν και Νότιον), εἰς νέας περιοχῆς τοῦ Ινδικοῦ, ἀγγίστους μέχρι σήμερον, δ. ἐπίσης και εἰς πλειστά δεσμούσης τῆς 'Ανταρκτίδος. Κατά τούτο πλέον συντηρητικούς ὑπολογισμούς τῶν ἀλιεύσιν ἀλιεύδων τῆς F.A.O. διὰ διάταξις περιοχαὶ, συστηματικῶς ἀπορατευόμεναι, δύνανται: νὰ διπλασιάσουν τὴν παγκόσμιους ἰχθυοπαραγωγὴν, πολὺ πρὶν διπλασιάσθη δ. πληθυσμὸς τῆς γῆς. Οὕτω, διὰ μέχρι τῆς σήμερον ἀντιλήψεις δ. πρὸς τὸν λυσιτελέστερον τρόπον συγκεντρώσωμεν τροφίμων ἐπὶ τοῦ ἐναλίου πλούτου, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν τελείως, τοῦ κέντρου τοῦ δέρρος τῶν παστήτων μετατίθεμένου ἀπὸ τούτο ἐνδημικούς ιγνεῖς, εἰς τούτο μεταναστευτικούς ιγνεῖς διὰ τὸν κονσέρβας ποὺ ἐπεβλήθησαν εἰς διάδεκτην τὸν κόσμον. Εἰς τὴν δευτέραν τειράνη δύνανται: και διὰ τὰ ιχθυάλευρα κατάλληλα ἀλιεύματα και ἀκολουθῶν τὰ πολύτιμα ἐκλεκτὴ φάροι τῶν δηοτῶν διὰ τούτων ἀποκεινέναι δοσούσιο ποιοπανηροτέρα. Εὑρισκόμεθα λοιπὸν πρὸ μᾶς νέας διώς καταστάσων πραγμάτων, ηὗται δ. ἐπιψέρηρη σημαντικὰς μεταλλαγὰς εἰς τὴν παγκόσμιον δράγματον τῆς ἀλιεύσις, εἰς τὰς ναυπηγήσιες μεγάλων πλωτῶν ἐργοστασίων, τὴν κατανομὴν τῶν ἀλιευμάτων και τὴν ἐπωφελεστέρων κερδοῖς τῶν τόσων και τόσων εἰδῶν ιχθύων διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ ἀνθρώπου.

'Αμερικανικῶν και Ἀγγλικῶν ἑταιριῶν. Αἱ πρῶται ἀποδεσμοὶ εἰς γαρίθμας ἡσαν καταπληκτικαὶ, ὡς δὲ ὑπολογίζεται ὅποι τῶν ἐνδιαφερομένων, δ. ἀλιεύσιν ἐν γένει: μεθοδικῶς δργανούμενη θὰ ἀποδῇ συντόμως ἔνας ἀπὸ τοὺς επουδιατέρους τῆς χώρας παραγωγικούς κλάδους και πολλὰ δύνανται νὰ ἀποδώσῃ. Τὸ εὐχάριστον τῆς δηλητῆς ὑποθέσεως είναι διτι, δ. ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς συμβολὴ εἰς τὴν δργάνωσιν ταῦτην εἰς φαράδια και ἐμφυχον διλαδόν θὰ είναι σημαντική, διότι: ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς 'Οκτωβρίου τὰ περισσότερα διλευτικά μας θὰ ἔσφργονται ἀπὸ τὸν 'Ατλαντικὸν δησμού μεταπονοῦσι και θὰ συγκεντρωθοῦν εἰς τοὺς διαφόρους τοισι τοῦ Περσικοῦ κόλπου και τοῦ B. Ἰνδικοῦ 'Ομεροῦ.

F.A.O. Αἱ τελευταῖς εἰδήσεις ἀπὸ τοὺς κόλπους τῆς F.A.O. «Οργανώσεως Τροφίμων και Γεωργίας τῶν 'Ηνωμένων Εθνῶν, δσον ἀρροφήσιν ἐλλειψιν τροφίμων, λόγῳ τοῦ ὑπερπληθυσμοῦ τῆς γῆς, εἰναὶ λίαν ἐνθαρρυντικαὶ, διῆτι ἐπειγμάτων νέατι ἀχνεῖς ἐκτάσεις πλουσιώταται εἰς πάσης φύσεως ἀλιεύματα εἰς διαφόρους τοισι τοῦ Εἰρηνικοῦ Ωκεανοῦ, (Βόρειον, Κεντρικὸν και Νότιον), εἰς νέας περιοχῆς τοῦ Ινδικοῦ, ἀγγίστους μέχρι σήμερον, δ. ἐπίσης και εἰς πλειστά δεσμούσης τῆς γῆς 'Ανταρκτίδος. Κατά τούτο πλέον συντηρητικούς ὑπολογισμούς τῶν ἀλιεύσιν ἀλιεύδων τῆς γῆς F.A.O. διὰ διάταξις περιοχαὶ, συστηματικῶς ἀπορατευόμεναι, δύνανται: νὰ διπλασιάσουν τὴν παγκόσμιους ἰχθυοπαραγωγὴν, πολὺ πρὶν διπλασιάσθη δ. πληθυσμὸς τῆς γῆς. Οὕτω, διὰ μέχρι τῆς σήμερον ἀντιλήψεις δ. πρὸς τὸν λυσιτελέστερον τρόπον συγκεντρώσωμεν τροφίμων ἐπὶ τοῦ ἐναλίου πλούτου, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν τελείως, τοῦ κέντρου τοῦ δέρρος τῶν παστήτων μετατίθεμένου ἀπὸ τούτο ἐνδημικούς ιγνεῖς, εἰς τούτο μεταναστευτικούς ιγνεῖς διὰ τὸν κονσέρβας ποὺ ἐπεβλήθησαν εἰς διάδεκτην τὸν κόσμον. Εἰς τὴν δευτέραν τειράνη δύνανται: και διὰ τὰ ιχθυάλευρα κατάλληλα ἀλιεύματα και ἀκολουθῶν τὰ πολύτιμα ἐκλεκτὴ φάροι τῶν δηοτῶν διὰ τούτων ἀποκεινέναι δοσούσιο ποιοπανηροτέρα. Εὑρισκόμεθα λοιπὸν πρὸ μᾶς νέας διώς καταστάσων πραγμάτων, ηὗται δ. ἐπιψέρηρη σημαντικὰς μεταλλαγὰς εἰς τὴν παγκόσμιον δράγματον τῆς ἀλιεύσις, εἰς τὰς ναυπηγήσιες μεγάλων πλωτῶν ἐργοστασίων, τὴν κατανομὴν τῶν ἀλιευμάτων και τὴν ἐπωφελεστέρων κερδοῖς τῶν τόσων και τόσων εἰδῶν ιχθύων διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ ἀνθρώπου.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Δ.Ε.Σ. (ΔΗΛΩΣ)

Έκστηντη Δευτέραν 8.45' π.μ. διά: ΔΗΛΩΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ
Έκστηντη Πέμπτην 3 π.μ. διά: ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ — ΔΗΛΩΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκστηντη Πέμπτην δραν 12.00 διά:
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΛΑΓΚΩΝΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Α/Π "ΑΠΟΛΑΩΝ,,

Καθημερινῶς δραν 8 π.μ. διά:
ΣΥΡΟΝ — ΠΑΡΟΝ — ΝΑΞΟΝ — ΣΥΡΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ έπιστροφὴ Αθηναρόν.

Α/Π "ΛΗΤΩ,,

Καθημερινῶς δραν 8.30 π.μ. διά:
ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ
Έπιστροφὴ Αθηναρόν.

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, -

Ἐκ Πειραιῶς :

Έκστηντη Τρίτην :
δραν 13 διά: ΜΥΚΟΝΟΝ —ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,, — "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,,

Έκστηντη Δευτέραν:
δραν 11 : διά ΚΥΘΩΝ — ΣΕΡΙΦΟΝ — ΣΙΦΝΟΝ — ΚΙΜΩΛΩΝ — ΜΗΛΩΝ

Έκστηντη Τρίτην:
δραν 13 : διά ΜΗΛΩΝ — ΙΩΝ — ΟΙΑΝ — ΘΗΡΑΝ
> 17 : διά ΣΥΡΟΝ — ΧΙΩΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

Έκστηντη Πέμπτην :
δραν 16 : διά ΣΥΡΟΝ — ΨΑΡΡΑ — ΧΙΩΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

> 13 : διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

Έκστηντον Σάββατον :
δραν 13 : διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΑΟΒΑΣΙ — ΒΑΘΥ — ΚΑΡΑΟΒΑΣΙ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ

> 18 : διά ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ — ΧΙΩΝ



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΟΛΠΟΥΣ ΤΗΣ ΔΥΝΑΣΤΕΙΑΣ ΜΠΕΡΓΚΕΣΕΝ

ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΚΑΙ ΤΟΛΜΗΡΑ ΕΞΟΡΜΗΣΙΣ

Την 20ήν Ιουνίου αι μετοχαί τών ναυτιλιακών έταιρων τού συγκροτήματος Berge Sigval Bergesen, τού μεγαλύτερου τής Νορβηγίας, έσημείωσαν έπιζηλον άνοδον εις τό Χρηματιστήριον τού "Οσλο". Τούτο ύπηρξεν άποτέλεσμα τής άνωγγελίας διτά τά ήνια τού συγκροτήματος πούτον έλαβεν εις χείρας του δ 70ετής Sigval Bergesen (δ επτομαζόμενος «δι κεντέρος», προφανώς ώς διάδοχος τού ίδιου αυτού πατέρος). Ής γνωστόν, έκαθιδρόφορουν από καιρού φήμαι, διτά ή κατάστασις ρευστότητος τού συγκροτήματος τούτου δέν είχε καλώς και άπειδετο αύτη εις τήν άνεξάρτητον και δρμητικήν έφοτολιστικήν δράσην τού υιού Bergesen.

'Ο Berge Bergesen είχεν έπιδιώξει τήν ίδιαν αυτού άνεξάρτητον έπιτυχιαν διτά τής δημιουργίας στόλου, κυρίως, μπάλκ κάρριερ — κατά άντιθεσιν πρός τόν τού πατέρος του Sigval, τόν όποιον άπειρτιζον πά μεγιστα τών έκκατοτότε ναυπηγουμένων δεξαμενοπλοίων, προχρονοναυλωμένων πάντοτε εις τάς μεγάλας έταιριας πετρελαιών. 'Η τού υιού δράσης φαίνεται νά ύπηρξε και πολυσχιδε-

στέρα τού πατέρος, διμα διτέλεν ριψοκίνδυνων, με δυνάρεστα κατά τά τελευταία δύο έτη έπακολουθα εις τρεῖς υπ' αύτού εἰδικώς συμπλοκείσας άνωνύμους έταιριας, τάς A. S. Sigbulk, A. S. Sigmalum και A. S. Sigship.

"Υπελογίσθη διτά ή Sigship και μόνη ύπεστη ζημιάς £ 1.000.000 λόγω άνεταρκών ασφαλίσεων, έκ τής πυρκαϊάς ήτης έπληξε τό έπιβατηγόν της 'Viking Princess', κατά κρουαζέρων του εις τήν Καραϊδίκην τόν Απρίλιον 1966. "Άλλαι ζημιάις έσημειώθησαν ώς έκ τής άναγκης ναυλώσεως διτά υψηλού τιμήματος μπάλκ κάρριερ, εις έκπληρωσιν άνευλημένων υποχρεώσεων.

"Η ύπο τού πατέρος Bergesen, τού Sigval Bergesen, άναλημης τής διεύθυνσεως τού νορβηγικού αυτού ήγεμονικού ναυτιλιακού συγκροτήματος, καθιστά τούτον και έναν τών μεγαλύτερων πλοιοκτητών τού κόσμου, ύπο τήν έννοιαν διτά ούτος ήδη έλεγχει — κατά τά ύπευθυνα στοιχεία — τονάς άνω τών 1.500.000 τόνων γκρός και διτά ήδη έλεγχη περιστέρω τονάς έτέρων 800.000 τόνων γκρός ύπο παραγγελίαν!

σμιον έμπορικον στόλον, είπεν διτά ούτος ξέφασε τήν 1ην παρελθόντος 'Απριλίου τά 168,7 έκατομ, τόνων γκρός, ήτοι έστημέθη αύξησης έναντι τής ίδιας περιόδου τού 1966 έκ 10 και πλέον έκατομμυρίων τόνων. 'Επιβεβαιώνται ούτω τό φαινόμενον τής έπιταχνίσεως τής ναυπηγικής παραγωγής, ήτης και έπετρεψε τό ρεκόρ τών 14,3 έκατομ. τόνων, εις πλοίο είσελθόντα εις τήν ύπηρεσίαν κατά τό 1966. "Άς σημειωθή διτά εις τό τέλος τής πρώτης τριμηνίας τού 1967, αι παραγγελίαι, κατά τόν 'Αγγλικόν Νησιούντον, ανήρχοντο εις 33.882.853 τόνων γκρός.

ΤΑ ΙΤΑΛΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

'Ακολούθως δι. κ. Φάσιο ήσχολήθη με τήν θέσιν τής 'Ιταλικής Ναυτιλίας. 'Η δύναμίς της τήν 1ην παρελθόντος 'Απριλίου άνηρχετο εις 6.007.854 τόν. γκρός, με καθαράν αύξησην έκ 251.091 τόνων γκρός έναντι τής 1ης 'Απριλίου 1966, δηλαδή κατά 4,36%.

Μία πρώτη διαπίστωσις είναι διτά ή άναπτυξις τού ιταλικού στόλου έγένετο με ρυθμόν σαφώς κατώτερον τής κατά 6,65% άναπτυξεως τού παγκοσμίου στόλου. Δευτέρα διαπίστωσις σχετικώς πρός τόν τύπον τής

έξελιξεως είναι διτά άνεπαρκής υπήρξεν ή μελέτη τού θέματος τών θαλασσών μεταφορών άπο τό οικονομικόν σχέδιον, τό δηποίον ήδη έξετάζεται ύπο τής Γερουσίας. Τά διά τών διατάξεων προβλεπόμενα μέτρα είναι άνεπαρκή. Δέν προάγεται δι. αύτών ή άναπτυξίς τού ιταλικού έμπορικου στόλου, διτις έπι πλέον έπιβαρύνεται έκ τού ψηλού ναυπηγικού κόστους, τών άνεπαρκών χρηματοδοτήσεων, τών ύπερμετρων είσφορών κοινωνικής προνοίας και τής έλλειμμως κινήτρων άπο δημοσιονομικών τομέα διά τήν άναπτυξίν τού παραγωγικού έργου τού ιταλικού πλοίου. 'Έξ αλλού ο κυρωθείς πρό τίνος νέος νόμος πριμοδοτήσεως τών διαλύσεων και τών νέων ναυπηγήσεων δέν έτυχεν είσετι τού 'εκαλώς έχειν ή μέρους τής Εύρωπαίκης Κοινόποτος, ούτω δέ τά ιταλικά ναυπηγεία δέν είναι εις θέσιν νά γνωρίζουν έπι ποίας κρατικής είσφορᾶς δύνανται νά υπολογίζουν. 'Η άδειαστης αύτη άποτελεί σοβαράν αίτιαν οικονομικής και κοινωνικής άναπταραχής και έχει προφανώς άρνητηκή έπιδραστην έπι τού έφοτολισμού, διτις δέν δύναται με άσφαλη πρόβλεψιν νά καταστρώση νέα σχέδια ναυπηγήσεων.

'Υπό τάς παγκοσμίους αύτάς προϋποθέσεις, είπεν δι. κ. Φάσιο, δ έλευθερος ιταλικός έφοτολισμός διέρχεται θεβάνιως δυσχερή περίσσων λόγω συναγωνισμού τών ξένων πλοίων, τών μη δαρμονιμών με τά ύπερμετρα δάρη τού ιταλικού, λόγω τής δισκουμένης διακρίσεως σημαίας και, τέλος, λόγω τού εύρυτάτου άπο χώρας τίνας προστατευτισμού.

'Ο κ. Φάσιο έκρινε περαιτέρω διτά ή ήδη μένη συμμετοχή τού ιταλικού στόλου εις τάς παγκοσμίους μεταφοράς θά έξαρτηθῇ έπι τών κάτωθι τριών σημείων:

1) 'Εκ τής έπιτευξεως τού ψηλοτέρου βαθμού άποδοτικότητος τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως, τούλαχιστον ίσης πρός έκεινην τών συναγωνιστών.

2) 'Εκ τής έπιτευξεως τού ήδη διεθνής συναγωνισμός εις έπιπεδον ίσοτιμίας, άνευ κρατικών έπιμετρών και διακρίσεων.

3) 'Εκ τής υίοθετήσεως καταλλήλου δημοσιονομικής και οικονομικής πολιτικής έναντι τής έφοτολιστικής έπιχειρήσεως.

'Εν τέλει έφερθη δι. ή ήδη ήμερητία διάταξις:

«Η γενική συνέλευσις τής 'Ενώσεως 'Ελευθέρων Εφοπλιστών συνελθούσα έν Γενέύη τήν 30ήν Μαΐου 1967, άκούσασα τήν έκθεσιν τού διοικητικού συμβουλίου, έγκρινει αύτην και άποδέχεται έξ δολοκλήρου τά ψηφίσθεντα κατά τήν προηγουμένην γενικήν συνέλευσιν τής 30 Ιουνίου 1966 σχετικώς:

α) Πρός νέαν όργανωντικήν και συντονιστικήν πολιτική έναντι τής έθνικής ναυπηγικής διομηχανίας.

β) Πρός νέαν πολιτικήν πιστώσεων έπαρκεστέρων καθορισθησόμενων διά μακροτέρας περιόδους και μικροτέρου έπιτοκίου, διά τής έγγυησεως και παροχής εύκολιών έκ μέρους τού κράτους.

'Εν κατακλείδι τονίζεται διτά τό Κράτος πρέπει νά έπιδειξη μεγαλύτερων ένδιαφέρον διά τάς άναγκας τού έθνικου έλευθερου έφοπλισμού.

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE: ROYAL 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX: 28587

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 410-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ.. — ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΑ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΥΤΤΑΚΗΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΠΕΙΡΑΙΕΣ
Διευθυντής Τυπογραφείου : Αθ. Κωστοράς, Θέμιδος 80 — Αμαρουσίου

Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιές

Ναυτιλιακαί Εἰδήσεις**ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ**

Εις τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν δάσ-
σει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάπωτι σκαφῶν:

1. «Ἄρχων φορτηγὸν (πρώην σουηδι-
κὸν «Carlsholm») νεοαγορασθὲν, 2.028 τόν.
γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951, ἀνήκον εἰς τὴν
ἔταιριαν «Ἀστροβαλέντορ» (ἐκπρόσωπος κ.
Ἰστιδ. Ἀστιώπατρος).

2. «Καβαλάρης Φ.» φορτηγὸν (πρώην
ἀγγλικόν «Maradis») νεοαγορασθὲν, 4.804 τ.
γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνήκον εἰς τὴν
ἔταιριαν «Καβαλάρης» (ἐκπρόσωπος κ. Διαμ.
Ι. Ματθαίου).

3. «Μίμης Ν. Παπαλιόζης» φορτηγὸν (πρώην
ναυπηγούμενον 8.800 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν
ἔταιριαν «Μαργουάρντια» (ἐκπρόσωπος
Αλγίς Ναυτική Ἐταιρίας).

4. «Γεώργιος Ν. Παπαλιόζης» φορτηγὸν (πρώην
ναυπηγούμενον 8.800 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν
ἔταιριαν «Μαργουάρντια» (ἐκπρόσωπος
Αλγίς Ναυτική Ἐταιρίας).

5. «Μητέρα Μαρία» φορτηγὸν (πρώην
λιβεριανὸν «Copenhagen») νεοαγορασθὲν, 8.
459 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν
ἔταιριαν «Μαργουάρντια» (ἐκπρόσωποι
κ.κ. Βασ. Β. Καμίνης, Ματθ. Β. Κα-
μίνης).

6. «Μαστρο - Στέλιος» φορτηγὸν (πρώην
γιουγκοσλαβικὸν «Sibenik») νεοαγο-
ρασθὲν, 6.057 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως

1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Αὐτόλυκος»
(ἐκπρόσωπος κ. Α. Πεπονῆς).

7. «Αννα Φ.» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλι-
κὸν «Manos») νεοαγορασθὲν, 4.804 τόν. γκρός
καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνήκον εἰς τὴν
ἔταιριαν «Ἐφ Νάσσα» (ἐκπρόσωπος Μεταφορᾶς
Ἐλλάς ΕΠΕ).

8. «Μεγαλόνησος Κρήτη» ἐπιβα-
τηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Ville de Tunis»)
νεοαγορασθὲν, 9.226 τόν. γκρός πού 1952,
ἀνήκον εἰς τὸν κ. Δ. Κυριακόν καὶ τὴν
«Ελένην Κυριακοῦ».

9. «Σάντα Πάσολα» φορτηγὸν (πρώην
γερμανικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν νομα) νεοαγορασθὲν,
1.595 τόν. γκρός καὶ ναυπηγή-
σεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν
ἔταιριαν «Γλύ-
σκος» (ἐκπρόσωπος κ. Μάρκος Σκαρδέλης).

10. «Σάντα Πάσολα» φορτηγὸν (πρώην
φιλαδικὸν «Aino») νεοαγορασθὲν, 1.768 τόν.
γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον
εἰς τὸν κ. Αλέξ. Ν. Αθανασιάδην.

11. «Μπράιτ» φορτηγὸν (πρώην λιβε-
ριανὸν «Άγιος Μαρίνα») 2.836 τόν. γκρός
καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν
ἔταιριαν «Μπράιτ» (ἐκπρόσωπος κ. Κων. Ν. Αρ-
καδῆς).

12. «Άγιος Νικόλαος» φορτηγὸν
(πρώην σουηδικὸν «Borgholm») νεοαγορασθὲν,
2.028 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951,
ἀνήκον εἰς τὴν
ἔταιριαν «Δάμκος» (ἐκπρόσωποι
κ.κ. Κων. Κατσίκας, Ελευθ. Δαμήγος).

ΗΥΕΗΜΕΝΑΙ ΑΙ ΑΞΙΑΙ ΤΩΝ ΠΑΛΙΩΝ

Ως ἀμεσος συνέπεια τῶν πρώτων ἀξιο-
λόγων ἀπό τῆς κρίσεως τοῦ Σουεζ τοῦ 1956
κερδῶν τῶν πετρελαιοφόρων, αἱ ἀξιαι τῶν
μεταχειρισμένων δεξαμενοπλόιων ραγδαίως
ἐνέρχονται.

Οὕτω οἱ πλοιοκτῆται τοῦ ἀγγλικοῦ δεξα-
μενοπλοίου «Beechwood», 10ετοῦς ἡλικί-
ας, 28.000 τ. d. w., εἶχον ζητήσει διὰ τὴν
πώλησίν του 440.000 λίρας, ἐν συνεχείᾳ 550
χιλιάδας καὶ τώρα ὑπὲρ τὰς 700 χιλιάδας.

Δύσκολοι, πράγματι, κατέστησαν αἱ δια-
πραγματεύσεις εἰς τὰς ἀγοραπλατσίας. Αἱ
διαθέσεις τῶν πωλητῶν ἐμφανίζουν σαφῆ
καὶ ταχεῖαν ἀνοδικήν πορείαν. Τὴν προπαρ-
ελθούσαν λ.χ. ἔδδομάδα Σκανδινανού ίδιο-
κτήται δεξαμενοπλοίον 19.000 τ. d.w., έ-
φερόντο πωληταὶ εἰς τὴν τιμὴν τοῦ ἐνὸς ἔ-
κατομ. δολλαρίων. Ζητοῦν ἡδη δολ. δύο ἔ-
κατομύρια. Πρόκειται, δεδιάσις, περὶ εὔσε-
δους εἰσέτι πόθου, διότι οἱ ἐνδεχόμενοι ἀ-
γορασταὶ — καὶ κυρίως οἱ «Ελλήνες» — δεν
ἐνδιαφέρονται διὰ τὰ μικρότερα αὐτὰ σκά-
φη. Τὸ ἐνδιαφέρον τῶν συγκεντροῦται διὰ δε-
ξαμενόπλοια σάνω τῶν 35.000 τ. d.w., — ἡ-
γόρασσαν ἡδη οἱ «Ελλήνες» ἀρκετά, κατωτέ-
ρω τὰ ἀναφέρομεν — πλὴν δύμως οἱ πλοιο-
κτῆται τοιούτων σκαφῶν ἐλπίζουν εἰς ἀνά-
τερα ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως κέρδη καὶ οὐχὶ
ἐκ τῆς πωλήσεως.

Ἐν τῷ μεταδύν, ἐγνώσθη καὶ ἡ περίπτωσις
ἀγγλικοῦ δεξαμενοπλοίου 25.000 τ. d.w., τὸ
δόποιον εἶχε πωληθῆ προσφάτως εἰς Τούρ-

κους ἀντὶ \$ 1.600.000 καὶ τὸ δόποιον ἐπα-
ναπροσφέρεται τώρα ἀντὶ \$ 2.000.000 (οἱ
Τούρκοι ἀγορασταὶ δὲν ἔπειτον τὰς σχε-
τικάς ἀδείας συναλλάγματος).

Σημειούται τώρα — κατὰ τὰς ἐλαϊ-
νου πληροφορίας — ζωηρὸν ἐνδιαφέρον καὶ
δὴ ἐκ μέρους Ἑλλήνων, διὰ τὴν ἀγορὰν καὶ
Μιτάλκ - κάρριερς, τὰ δόποια δύμως σπανί-
ζουν. Είναι καὶ τοῦτο ἀποτέλεσμα τῆς εἰς
τὴν ναυλαγοράν παραπορεύμης εὐφορίας.
Εἰδικώτερον, οἱ καταβαλλόμενοι ἡδη ναύλοι
διὰ μπάλκ - κάρριερς ἀπό μέρους πλοιοκτη-
τῶν δεξαμενοπλοίων (καὶ μικτῶν σκαφῶν)
δεσμευμένων διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν
πρὸς ὅποδεσμευσιν εἶναι ἀρκετά ἐλκυστικοί.
Ἀρκετοὶ νά σημειωθῆ διὰ ἐνῷ τὸ Πλέιτ ἐπλή-
ρωσεν εἰς τάνκερ 62/6 διὰ σιτηρά, τριπλάσιος
ναύλος ἐπλήρωντο εἰς τὴν ναυλαγορὰν
διὰ πετρέλαια.

Κατωτέρω αἱ σημειωθεῖσαι ἀγοραπλατσί-
αι τοῦ 175μηνου διὰ λογαριασμὸν Ἑλλήνων
πλοιοκτητῶν:

Τὸ ἀγγλικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Ma-
no» 4804 τόν. γκρός, 6314 τ. d.w., καὶ ναυ-
πηγήσεως 1948 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων
ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 115.000 λιρῶν, μὲν ἀ-
μεσον παράδοσιν.

Τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν
«Sunrise» 5941 τόν. γκρός, 12825 τ. d.w. καὶ
ναυπηγήσεως 1954 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλή-
νων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 760.000 δολλαρίων
καὶ παραληφθὲν εἰς Κόντινεντ ὑψωσεν

τὴν λιβεριανὴν σημαίαν μετονομασθὲν «Πη-
νελόπη Ε.».

— Τὸ δηζελοκίνητον σουηδικὸν ψυγεῖον
«Bargholms» 2028 τόν. γκρός, 3.600 τ. d.w.
καὶ ναυπηγήσεως 1951 ἡγοράσθη παρ' Ἑλ-
λήνων τοῦ Λονδίνου ἀντὶ τιμῆς 111.000 λι-
ρῶν μὲ πίστωσιν.

— Τὸ ἀτμοκίνητον λιβεριανὸν ψυγεῖον
«Conway» 8409 τόν. γκρός, 10889 τ. d.w.,
ἀγγλικῆς ναυπηγήσεως 1949, ἡγοράσθη πα-
ρὰ τοῦ γραφείου Λουκά Νομικοῦ τοῦ Λον-
δίνου, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 170.000 λιρῶν
μὲ πίστωσιν καὶ ἀμεσον παράδοσιν.

— Τὸ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως (1926)
φορτηγὸν «Φότιος Π.» 1914 τόν. γκρός,
3505 τ. d.w. πωλήθην εἰς ἀγοραστὰς Σαου-
δικῆς Ἀραβίας καὶ παραληφθὲν μετωνομά-
σθη «Star of Riyadlis».

— Τὸ σουηδικὸν ἀτμοκίνητον φορτηγὸν
«Virgo» 2854 τόν. γκρός, 5360 τόν. d.w.
καὶ ναυπηγήσεως 1946 ἡγοράσθη παρ' Ἑλ-
λήνων τῆς Νέας Υόρκης ἀντὶ τιμῆς λιρῶν
52.000 μὲ προσεχῆ παραλαβὴν εἰς Χέλσι-
ποργκ. Θά μετονομασθῆ «Kathy Hope Ma-
line», σημαία Λιβερίας.

— Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν
«Copeland» 1212 τόν. γκρός, 1675 τ. d.w.
καὶ ναυπηγήσεως 1951 ἡγοράσθη παρ' Ἑλ-
λήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 25.000 λιρῶν.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενό-
πλοιον «Brenstream» 16241 τόν. γκρός,
25970 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1958 ἡγο-
ράσθη παρ' Ἑλλήνων τῆς Νέας Υόρκης ἀν-
τὶ τιμῆς 525.000 λιρῶν.

— Τὸ ἀτμοκίνητον σουηδικὸν δεξαμενό-
πλοιον «F. H. Kockum» 22846 τόν. γκρός,
35900 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1959 ἡγο-
ράσθη παρ' Ἑλλήνων τῆς Νέας Υόρκης
ἀντὶ τιμῆς 1.500.000 δολλαρίων.

— Τὸ ἀτμοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενό-
πλοιον «Hugo Hammar» 21851 τόν. γκρός,
34080 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1957 ἡγο-
ράσθη παρ' Ἑλλήνων τῆς Νέας Υόρκης ἀν-
τὶ τιμῆς γύρω τῶν 1.600.000 δολλαρίων.

— Τὸ ἀτμοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενό-
πλοιον «Naess Explorer» 26650 τόν. γκρός,
42816 τόν. d.w. καὶ ια-
πωνικῆς ναυπηγήσεως 1958, καὶ «Naess
Chief» 26650 τόν. γκρός, 42815 τόν. d.w.
καὶ ναυπηγήσεως ιαπωνικῆς 1957 ἀντὶ τι-
μῆς γύρω τῶν 1.800.000 δολλαρίων τὸ πρῶ-
τον καὶ γύρω τῶν 1.950.000 δολλαρίων τὸ δεύτερον.

— Τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Roald Amundsen» 8776 τόν. γκρός, 12900
τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1956 ἡγοράσθη
παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς σάνω τῶν 500.000
λιρῶν τοῖς μετρητοῖς.

— Τὸ ἀτμοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενό-
πλοιον «Soljonn» 21693 τόν. γκρός, 31319
τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1956 ἡγοράσθη
παρ' Ἑλλήνων τῆς Νέας Υόρκης ἀντὶ τιμῆς
γύρω τῶν 1.500.000 λιρῶν.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενό-
πλοιον «Athene» 8654 τόν. γκρός, 13330
τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1949 ἡγοράσθη
παρ' Ἑλλήνων. Τὸ ἐλόγω σκάφος εὐρίσκε-
το ἀπό τοῦ Φεβρουαρίου εἰς Ρόττερνταμ προ-
φανῶς δι ἐπισκεύην ἡ διάλυσιν.

— Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν
«Brooktor» 4996 τόν. γκρός, 7072 τόν. d.w.
καὶ ναυπηγήσεως 1954 ἡγοράσθη παρ' Ἑλ-
λήνων τῆς Νέας Υόρκης ἀντὶ τιμῆς 220.000
λιρῶν.

— Τὸ ἀτμοκίνητον ψυγεῖον «Διάνα» 1082
τόν. γκρός, 1320 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως
1945 πωλήθην μεταξὺ Ἑλλήνων καὶ παρα-
ληφθὲν μετωνομάσθη «Twiga». Ή κυανόλευ-
κος διεπιρήθη.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενό-
πλοιον «Evje» 12906 τόν. γκρός, 18200 τ.
d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1953 ἡγοράσθη παρ'
Ἑλλήνων τῆς Νέας Υόρκης ἀντὶ τιμῆς 875.
000 λιρῶν μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς
Σημάτη.

Δεξαμενόπλοιον 42.000 τόν. d.w. ἀντὶ 1.8
εκατομ. δολ. ἡγόρασαν οἱ κ.κ. Αδελφοί Πο-

λέμη (Ν. 'Υρκη). Έναυλώθη διά ταξίδια. Λεπτομέρειαι δὲν άνεκοινώθησαν.

— Ο Οικος Φαφαλιού ήγόρασε τὸ νορδιγικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Hoogh Alionette» τοῦ 1953, τὸν. d.w. 5.600 ἀντὶ 250 λιρῶν.

— Τάνκερ 25.000 τὸν. ήγόρασεν δ. κ. Μιχ. Κουλουκουντής.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 20ὴν Μαΐου ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα καθειλύσθη τὸ δηζελοκίνητον τάνκερ «Άτομικό», τοῦ κ. Κ. Λαζαρού, τῶνων γκρὸς 45.500.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

'Ανεκοινώθη ἀπὸ τὰς ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα διτὶ μὲ τὴν ἐλληνικῶν συμφέροντων «Κρυστάλλο Μαριτάιμ 'Ειτζένους Ίνκ», ὑπέγραψε συμβόλαιον διά τὴν κατασκευὴν ἐνὸς «Φρήντομπιτπ» τῶν 13.600 τὸν. d.w. Τιμὴ 2.65 ἑκατομ., δολ. καὶ παράδοσις 'Ιουνίου 1970. Μηχαναὶ Πήλστικ 5:130 ἵππων. Ταχύτης 13.3 μιλ.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Δύο ρυμουλκά τῶν 1.000 ἵππων θὰ ναυπηγήσῃ τὸ Νεώριον Σύρου διά λ)σμὸν «Ελληνικὸς ἑφοπλιστοῦ. Παράδοσις ἐντὸς τοῦ 1968.

ΑΓΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΡΟΥ

Ἡ ἑταίρια τοῦ κ. Τάσου Ποταμιάνου ήγόρασεν δλλανδικὸν ἑπιβατηγὸν σκάφος διά τὴν γραμμὴν Βρινδησίου. Λεπτομέρειαι δὲν άνεκοινώθησαν.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ λίμπερτο «Μαρία Ξυλά», 7.173 τὸν. γκρὸς τοῦ 1944, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν εἰς 'Ιάπωνας.

— Τὸ φορτηγὸν «Ρηγούλα», 4.014 τόνων γκρὸς τοῦ 1930, ἐπωλήθη εἰς Γερμανοὺς δισλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 27.000 λιρῶν.

— Τὸ κυπριακὸν λίμπερτο «Άλτις», 7.253 τὸν. γκρὸς τοῦ 1941, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτάς.

Η ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΣΥΡΟΥ

Ρυμουλκεῖται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς Σκα-

ραμαγκάκαν ἢ Δεξαμενὴ τῆς Σύρου, διά τὴν ἐπισκευὴν τῶν ὑφάλων.

Μετὰ μῆνα θὰ ἐπαναφερθῇ εἰς τὴν Σύρον, διτὸν τὸ Νεώριον θὰ επισκευάσῃ τὰ ἔξαλα αὐτῆς.

Ἐντὸς τοῦ προσεχοῦντος τριμήνου θὰ ἐπαναφρίσῃ ἡ λειτουργία τῆς.

ΤΟ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ ΤΟΥ κ. ΦΡΑΓΚΙΣΤΑ

'Αναφέρεται τὸ «Λόιδης 'Αμβερσούα» (φύλον τῆς 19ης 'Ιουνίου) εἰς τὸν κατάπλουν τοῦ ἐλληνικοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ γραμμῆς τοῦ κ. Φραγκίστα, τοῦ «Εὔγενία» εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμβέρσας.

Εἶναι τὸ τρίτον κατὰ σειρὰν σκάφος, διπερ παρέλασεν ὁ κ. Φραγκίστας ἀπὸ τὰ ρωσικὰ ναυπηγεία. Τὰ δύο προηγούμενα ἥσαν τὰ «Εύτυχια» καὶ «Κλαυδία». Ἐπίκειται ἡ παράδοσις τοῦ τετάρτου ἀδελφοῦ σκάφους τοῦ «Εύδοκία». Τὸ «Εύγενία» ἀνέλασε χρονονιλωμένον τὴν τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ 'Αμβέρσας ἡ καὶ τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων Χιούστον, Νέας 'Ορλεάνης, Πόρτ 'Εθεργκλέϋντς, Σαθάνας. Πρόκειται περὶ σκάφους 12.650 τὸν. d.w., διά τὴν μεταφορὰν διαρέων φορτίων καὶ ἔξωπλισμένου δι' ἀφθόνων καὶ ισχυρῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ νορδιγικὸν φορτηγὸν «Ferries» 5326 τὸν. γκρὸς τοῦ 1950 ὑψών τὴν κυανόλευκον καὶ μετονομασθὲν «Ναϊάς Κ.».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων σουηδικὸν δεξαμενόπλοιον «Σούγα Ανδρέα» 25911 τὸν. γκρὸς τοῦ 1962 παραλήφθη ὑψών τὴν λιβεριανὴν μετονομασθὲν «'Αριέττα».

— Παρελήφθησαν ἐπίσης τὰ γιουγκοσλαυϊκά φορτηγά «Drvarag» καὶ «Radnits» 6040 τὸν. γκρός, ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1956 ὑψώντα τὴν κυανόλευκον καὶ μετονομασθέντα «Παπόνικη» τὸ πρῶτον καὶ «Μάριελ» τὸ δεύτερον.

— Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «England» 2271 τὸν. γκρός τοῦ 1947 παραλήφθη ὑψών τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «Νικόλαος Κατσούλης».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων νορβηγι-

κὸν φορτηγὸν «Bolzano» 1689 τὸν. γκρὸς τοῦ 1949 παραληφθὲν ὑψών τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «Μιστράλ Ι.».

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «City of Liverpool» 7612 τὸν. γκρὸς τοῦ 1949 ὑψών τὴν κυανόλευκον καὶ μετονομασθὲν «Κάρο 'Γρόσσος».

— Τὸ ἀγορασθὲν νορδιγικὸν δεξαμενόπλοιον «Knud Knutsen D.A.S.» 15935 τὸν. γκρὸς τοῦ 1951 παραληφθὲν ὑψών τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «Παῦλος Β.».

— Παραλήφθην τὸ σουηδικὸν δεξαμενόπλοιον «Σούγα Maria» 25902 τὸν. γκρὸς τοῦ 1960 ὑψώσεν τὴν λιβεριανὴν καὶ μετωνομάσθη «Μαρία».

— Τὸ πωληθὲν εἰς Ιταλικὰ συμφέροντα φορτηγὸν «Κύκνος» 1534 τὸν. γκρὸς τοῦ 1948 παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς τοῦ ὑψώσεν τὴν Ιταλικὴν σημαίαν μετονομασθὲν «Giuseppe».

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Duke of Athens» 10815 τὸν. γκρὸς τοῦ 1962 μετονομασθὲν «'Απλάτικ Φρήντομ». Σημαία λιβεριανῆ.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων νορδιγικὸν φορτηγὸν «Νείπα» 5695 τὸν. γκρὸς τοῦ 1950 παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς τοῦ ὑψώσεν τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «Αχαιός».

— Παρελήφθη τὸ σουηδικὸν δεξαμενόπλοιον «Kinga Gorthom» 12461 τὸν. γκρὸς τοῦ 1966 ὑψώσεν τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετονομασθὲν «Saint Mary».

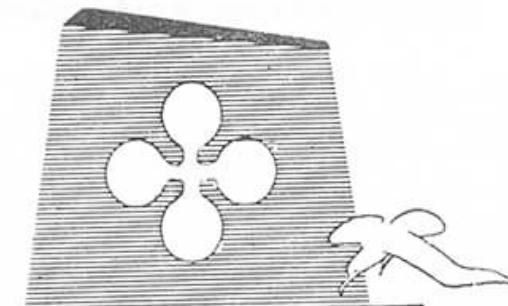
— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων νορδιγικὸν φυγείον «Black Tern» 5101 τὸν. γκρὸς τοῦ 1940 παραληφθὲν μετωνομάσθη «Μπλάκ Νάϊτ» ὑψώσεν τὴν παναματικήν.

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Formentor» 8424 τὸν. γκρὸς τοῦ 1956 ὑψώσεν τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετονομασθὲν «Ντορίν Παπαδίον».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων μικρὸν φορτηγὸν «Electro» 793 τὸν. γκρὸς τοῦ 1937 παραληφθὲν μετωνομάσθη «Γεωργιος». Σημαία ἐλληνική.

— Τὸ νορδιγικὸν φορτηγὸν «Jotunfjell» 12031 τὸν. γκρὸς τοῦ 1959 παραληφθὲν ὑ-

mts ΙΑΣΩΝ
mts ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ
tss ΕΡΜΗΣ
tss ΠΗΓΑΣΟΣ
mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
ss ΑΤΡΕΥΣ



ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΙ' ΕΠΙΒΑΤΑΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
 ΜΕΤΑΞΥ ΙΤΑΛΙΑΣ·ΕΛΛΑΔΟΣ·ΚΥΠΡΟΥ·ΙΣΡΑΗΛ
 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΑΙΓΑΙΟΝ

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ
 ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

ΔΙΑΠΙΣΤΟΥΤΑΙ ΤΟ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Στοργική ή συμπαράστασις τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Τὰ πολλαπλὰ τῆς προβλήματα τυχάνουν τῆς ἀμέσου προσοχῆς.

Εἰς τὴν ἀνωτέρω ὀνταγόνωριστην πρόεδρον ὁ κ. 'Ανδρεάδης διὰ δηλώσεων του πρὸς τὴν «Λούδης Λίστα».

'Ο Πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ἐδήλωσεν ἐν συνεχείᾳ ὅτι:

• 'Ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἀντικατοστάσεως τῶν σκαφῶν λίμπερτον, ἡ κυβέρνησις ἐνέκρινεν ἡδη τὰς ἀπαραιτήτους ἔγγυησις διὰ τὴν ναυπήγησιν 20 σκαφῶν τύπου SD 14 εἰς Σκαραμαγκάν, καὶ ἐπίζεται ὅτι τοῦτο θ' ὀπτελέσθη τὴν ἀπαρχῆν ἐνὸς πλέον ἐκτεταμένου προγράμματος ἀντικαταστάσεων.

• Αἱ συνεχεῖς τεχνικαὶ ἔξειδεις καθιστοῦν τὴν παιδείαν καὶ ἐκπαίδευσιν τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν (ιδίᾳ τῶν πληρωμάτων μηχανῆς) ἰδιαιτέρως σημαντικήν. 'Υπάρχουν στήμερον ἐν λειτουργίᾳ ναυτικαὶ σχολαῖ, ἀλλὰ χρειάζονται πολλαὶ περισσότεραι καὶ πρὸς αὐτὴν τὴν ἀνωτέρων ἡ κρατικὴ ἀρωγὴ εἶναι βασικωτάτης σημασίας.

• Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος οἱ 'Ελληνες ναυτικοὶ ἔλασθον μισθοῦνται κατὰ 30% υψηλοτέρους, γεγονὸς τὸ ὄποιον τοὺς καθιστᾶ ἐκ τῶν καλυτέρων ἀμειδομένων ναυτικῶν εἰς ὅλον τὸν κόσμον. Αἱ ἔξαιρετικαὶ συνθῆκαι αἱ ὀποῖαι ἐπικρατοῦνται ἐπὶ τῶν σκαφῶν ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἀποδεικνύονται ὡς κίνητρον διὰ τὴν προσέλκυσιν νεαρῶν 'Ελλήνων εἰς ναυτικάς σταδιοδρομίας.

• 'Η ἀναδιοργάνωσις τοῦ Υ.Ε.Ν., διὰ νὰ δυνηθῇ τοῦτον ὑπάρχοντας τὴν σημασίαν τὰ προβλήματα ἐνὸς

μεγάλου διεθνοῦς στόλου, ἔπειτε νὰ εἴη γίνει πρὸ πολλοῦ, καὶ ἡ δήλωσις τῆς κυβερνήσεως ὅτι τοῦτο πρόκειται νὰ γίνῃ χαιρετίζεται ὑπὸ τῆς 'Εν. 'Εφοπλιστῶν μετ' ἴδιαιτέρας ἰκανοποιητήσεως. Μὲ τὴν δούθειαν τὸν ἀνὰ τὸν κόσμον 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, ἡ Ε.Ε. Θὰ καταβάλῃ προσπάθειαν πρὸς

ἀνάπτυξιν τῆς δραστηριότητός της.

• 'Απαιτοῦνται εἰς τὴν 'Ελλάδα πολὺ περισσότερα κέντρα ἐπισκευῶν, τὰ ὅποια θὰ ἔδει κατὰ προτίμησιν νὰ ἦσαν συγκεντρωμένα εἰς μίαν περιοχὴν πρὸς μεγαλύτεραν ἐκμετάλλευσιν τῶν ὑπαρχουσῶν εὐκολιῶν εἰς τεχνικὰ μέσα καὶ εἰς ἐργατικὸν δυναμικόν.

ΓΕΥΜΑ ΤΟΥ "ΚΟΜΜΙΤΗ,,

'Η 'Επιτροπὴ 'Ελληνικῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου παρέθεσε τὴν 28ην 'Ιουνίου γεύμα πρὸς τιμὴν τοῦ Προέδρου τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καθηγητοῦ κ. Στρατη 'Ανδρεάδη.

Ἀπαντών εἰς προσφώνησιν τοῦ Προέδρου τῆς 'Επιτροπῆς κ. Κουλούκουντῆ,

ὁ κ. 'Ανδρεάδης ἐτόνισε τὴν ἀνάγκην

ἐπὶ μεγαλύτερα συνεργασίας τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, ποὺ εἶναι οἱ ἄμεσοι παραγωγικοὶ συνεργάται τοῦ ἐλληνικού ἐφοπλιστικοῦ κόσμου.

ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΑΙ ΕΙΣ ΤΟ "ΚΟΜΜΙΤΗ,,

Τὴν 15ην 'Ιουνίου διενηργήθησαν εἰς τὸ Κομμίτη τοῦ Λονδίνου ἀρχαιρεσίαι διὰ τὴν ἀνάδειξιν τοῦ νέου Συμβουλίου.

'Εξελέγησαν: 'Ο κ. 'Ιωάνν. Ήλ. Κουλούκουντῆς, Πρόεδρος. Οἱ κ.κ. Μάρκος Ι. Λύρας καὶ Ἀντ. Χανδρῆς, 'Αντιπρόεδροι καὶ μέλη οἱ κ.κ. 'Ιωάννης Κ. Καρράς, 'Ιωάνν. Δ. Φαφαλίδης, Πάνος Παγώνης, Γ. Π. Μπίσμπας, Νίκος Λ. Νομικός, Μιχ. Λευτάκης, 'Ιωάνν. Αθαν. Χατζηπατέρας, Νίκ. Βλασσόπουλος, Μιχ. Συλλάς, Μιχ. Περατικός, Νίκ. Δ. Πατέρας, Νίκ. Κομινός, Νίκ. Ι. Χατζηπατέρας, 'Αναπληρωματικοί: οἱ κ.κ. Δ. Χανδρῆς, Γ. Κονιαλίδης καὶ 'Ισιδ. Καρούσης.

Ἀναφερθεὶς ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ἑστερικὴν πολιτικὴν κατάστασιν εἰς τὴν 'Ελλάδα, ὁ κ. 'Ανδρεάδης ἐτόνισε τὴν ὄπεραν κατὰ τὰ τελευταῖς ἑπτὰ ἀπὸ ἐστερικάς ἀνωμαλίας καὶ διατροφάς, αἱ ὅποιαι τὴν ὡδήγησαν εἰς τὴν οἰκονομικὴν παρακμήν. Εύτυχῶς, η μεταδολὴ τῆς 21ης 'Απριλίου, ἐπιδηλώθεισα ἐκ τῶν πραγμάτων καὶ τῆς κακοδιοκήσεως, ἔχοντας ἀρχίσεις, χάρις εἰς τὴν πρωτοδουλίαν τῶν 'Ελλήνων ἀξιωματικῶν, τὴν περιπόθητον δύμαλότητα.

«Πιστεύω, ἐτόνισεν ὁ κ. 'Ανδρεάδης, ὅτι ἡ σημερινὴ Κυβερνήσεως θὰ φέρῃ τὴν δύμαλότητα εἰς τὴν 'Ελλάδα, δι᾽ αὐτὸύ δοῦλοι πρέπει νὰ τὴν δοθῆσαν, ώστε νὰ ἡμποροῦμεν νὰ ἐργαζόμεθα ησύχως

πὸ τῆς πρώτης 'Ιουλίου μέχρις ἀνανέωσεώς της.

Οἱ λοιποὶ δροὶ τῆς παλαιᾶς συμβάσεως παραμένουν ἐν ίσχυΐ.

ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

'Εδημοσιεύθησαν εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (τεύχ. Γ' ἀριθμ. 252) τὰ Β. Διατάγματα τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τῶν ὅποιων ἐτέθησαν: εἰς αὐτὴν γελαστὴν ἀποστρατείαν οἱ πλοιάρχοι Λ.Σ.: Καθελαράς Γεώργιος, 'Αντωνίας Ξενοφῶν, Δεσποτάκης 'Αντώνιος καὶ Γεωργαντόπουλος 'Ελευθέριος, ὡς καὶ εἰς ἀποστρατείαν οἱ πλοιάρχοι Λ.Σ. Βαγενᾶς 'Ανδρέας καὶ Μωραΐτης Θεόφιλος.

ΤΑ "ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

'Εκκλησιοφόρησε τὸ τρίτον τεῦχος τοῦ περιοδικοῦ «Ασφαλιστικά Χρονικά» τὸ ὄποιον ἐκδίδει ή 'Εικασίς τῶν ἐν 'Ελλάδι ἐργαζομένων 'Ασφαλιστικῶν 'Εταιριῶν.

Εἰς αὐτὸν δημοσιεύονται μεταξὺ τῶν ἄλλων τὰ ἔξι ζήρητα:

'Η ασφάλισις ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ΕΟΚ, ὑπὸ Πιέρου Σατσερντότι, ἡ ασφαλιστικὴ ἀγορὰ ἐν 'Ελλάδι, κατὰ τὸ 1965, ὑπὸ 'Ανδρέου Κωνστάκη καὶ ἡ κίνησις ασφαλίστρων εἰς διὸν τὸν κόσμον. 'Επίσης δημοσιεύεται συνέντευξις τοῦ Προέδρου τῆς 'Ενώσεως κ. Στεφ. Μακρυμιχάλου πρὸς τὴν 'Ελληνικὴν

ψωσεν τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «Θέλησις».

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ λιβεριανὸν λίμπερτον «Παναγιώτης Λαζαρός» 7208 τὸν γκρόδο τοῦ 1944 μετωνομάσθη οἱ Πολυεύην. 'Η λιβεριανὴ διετηρήθη.

ΕΡΓΑΤΙΚΑ

Εἰς πλοιάρχον φορτηγοῦ σκάφους ἐδόθη, ἐπὶ ἐρωτήματος τοῦ διὰ τὸ θέμα τῆς ἐργασίας κατὰ τὰς Κυριακάς, ἡ κατωτέρω ἀπάντησις:

«Συμφώνως τῇ νέᾳ συλλογικῇ συμβάσει ποντοτόρων πλοιών, πᾶν μέλος τοῦ πληρωμάτος καλούμενον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, υποχρεούται ὅπως κατὰ τὰς ἐν λιμένι καὶ ἐν πλάνῳ διανυομένας Κυριακάς προσφέρει παντὸς εἶδους μέχρις ὅκτω ὀρῶν ὑπηρεσίαν ἀναγομένην εἰς τὰ, ὑπὸ τοῦ κανονισμοῦ ἐργασίας, ὅριζομενα καθήκοντα τῆς εἰδικότητος του. Διὰ τὴν ἐργασίαν ταύτην δὲν καταβάλλεται ἐτέρα ἀμοιδὴ πέραν τοῦ ἐξ 11% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ, θεσπιούσθεντος ἐπιδόματος Κυριακῶν.

❀

Ἐπὶ ἐρωτήματος διὰ τὴν ἐργασίαν θερμαστῶν:

«Συμφώνως πρὸς ρητὴν διάταξιν τῆς ἐν ίσχυΐ συλλογικῆς συμβάσεως ποντοτόρων πλοιών, ὁ προσδιορισμὸς τῶν ἀνδρῶν μηχα-

Τηληρέφασιν, καθώς και τὸ δεύτερον μέρος τῶν πεπραγμένων τῆς Ἐνώσεως Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιριῶν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος.

ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΣΕΙΣΜΟΠΑΝΚΤΩΝ

Β' ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΣΦΟΡΩΝ

Σύνολον προηγουμένων είσφορων	2.557.140
Εισφοράς τεργυτές	200.000
1. Βεργατή Εγγείδης Ν.Ι.	4.000
2. Γαλάνης Ιωάννης	2.000
3. Γεν. Ναυτιλ. Ἐπικ. (Προκτορεῖον)	20.000
4. Γράφος Ἀλκιμος	25.000
5. Δάμαστα Ι. Δημοσθ. Οικογ.	100.000
6. «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ» Α.Ε. Ἀκτ. Γραφ.	50.000
7. «ΕΛΛ. Γραμμή Νοτ. Ἀμερικής Α.Ε.	8.354
8. Θεοδωρίδης Φρίξος	10.000
9. Μεσον. Ναυτιλ. Ἐπικ. Ε.Π.Ε.	40.000
10. Παπαδημητρίου Θεόδωρος & Μυρσίνη	20.000
11. Ροσδίλιμος Βασ.	150.000
12. «ΣΕΡΕΣ» Ἐλλ. Ναυτιλ. Ἐπιχειρ.	24.000
13. Τρικόγλου Μιχ., Ν.Ι. & Βασ.	5.000
14. «ΦΟΙΝΙΞ» Ναυτικά Πρακτορεῖα	658.354

Σύνολον 3.215.494

Ἡ είσφορά τῆς Ε.Π.Ε. «επιλεγέντες» ἀναφέρεται τις κατάθεσιν τῶν κ.κ. 'Α) φών Κ. Περιπολού καὶ 'Αριστ. Ξύλα.

Γ' ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΣΦΟΡΩΝ

Σύνολον προηγουμένων είσφορων	3.215.494
1. Βεργατή (Ἐταιρία)	84.000
2. Βλαστόπολης Ν. & Ι. (Ἐταιρία)	25.200
3. «ΕΜΠΡΟΣ» Θαλάσσιαι Γραμ. ΕΑΝΕ	30.000
4. «ΕΦΙΣΤΟΛΙΣΤΗΣ» Εἰδοκ. Α.Ν.Ε.	8.400
5. Κατσουλάκης Π. Ιωάννης	45.000
6. Λύρα 'Αριστ.' (Ἐταιρία)	42.000
7. Μάρκου Ε.Ν. Ναυτιλιακή (Ἐταιρία)	8.400
8. Νικολάου Γεώργιος (Ἐταιρία)	33.600
9. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» Ναυτιλιακή (Ἐταιρία)	8.400
10. Φράγκου 'Αριστ.' & Σία (Ἐταιρία)	4.200
11. Χατζηπατέρας Κ. Ι. & Υιοί (Ἐτ.)	21.000
12. Χατζηπατέρας Χάρρυ 'Αριστ.' (Ἐτ.)	8.400
13. Camberley Steamship Co. Ltd.	16.800
14. General Marine Agency Ltd.	16.600
15. Good Hope Shipping Ltd.	8.400
16. Panchipol. Ltd.	4.200
17. Southern Shipping & Finance Co. Ltd.	16.800
377.400	
Σύνολον 3.592.894	

Μεταξύ τῶν μελῶν τοῦ φορτηγού Μ/Β «ΑΣΤΗΡΗ» διενεργήθησαν τοὺς σεισμοπλήκτους 'Ηπείρου καὶ Δυτ. Μακεδονίας ἔφαντο, ὃ δηοῖς ὀπέδωσε Δρχ. 3.255. Τὸ ποσὸν τούτο οἱ διαισχειρίσται τοῦ πλοίου κ.κ. Α. Ἀγγελικούσης καὶ Λ. Εὐθυμίου κατέθεσαν ἢντος εἰς τὸν λογαριασμὸν τῶν σεισμοπλήκτων τῆς Εθνικῆς Τραπέζης.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὅπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀθανασίου, ἔγένοντο αἱ κάτωθι τοποθετήσεις Λιμενικῶν 'Ἄξιωματικῶν :

Πλοίαρχοι: Κουτσικόπουλος Α., ὡς Ἐπιθεωρητής 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ Μιχαλιτσάνος Ν., ὡς Διευθυντής τῆς Διευθύνσεως Ὁκεανοπόρου Ναυτιλίας, Τσαφαράς Γ., ὡς Διευθυντής Διευθύνσεως Λιμενικῆς 'Αστυνομίας.

Ἀντιπλοίαρχοι: Καλλωνιάτης Γ., ὡς Διευθυντής Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου, Γκρέκας Ν., ὡς Διευθυντής Προνοίας Ναυτικῶν, Τσακίσης Π. ὡς Διευθυντής Ναυτικῆς 'Επικαταράσης, Γιάκος Δ. ὡς Διευθυντής 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων, Κοκκινάκης Μ. ὡς Ἐπιθεωρητής 'Ασφαλιστικῶν Ιδρυμάτων Ναυτικῶν, Φωτιάδης Ε. ὡς Δ.ντῆς Δ.νσεως 'Ελέγχου Ναυτιλίας, Παταδόπουλος Ι. ὡς Δ.ντῆς Δ.ντῆς Δ.νσεως Παταδόπουλος Α. ὡς Διευθυντής Διευθύνσεως Λιμενικῆς Κρατικῶν Μεταφορῶν, Κεχαγιάς Δ. ὡς Προξενός Λιμενάρχης Λονδίνου, Νικολόπουλος Β. ὡς Διευθυντής Ταμείου Προνοίας 'Άξιωματικῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ΤΑΑΥΛΣ., καὶ ΑΟΚΠ., Χατζῆς Κ. ὡς Διευθυντής Διευθύνσεως Εργασίας, Φωναράκης Ε., ὡς 'Υποδιευθυντής ΝΑΤ, Κάμαρης Ν., ὡς Κεντρικός Λιμενάρχης Θεσσαλονίκης, Φουστέρης Π. ὡς Διοικητής Δημοσίων Σχολῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ 'Υδρας, Χρονδόπουλος Α., ὡς Τμηματάρχης Δ.νσεως 'Ελέγχου Ναυτιλίας, Σερέπης Γ., ὡς 'Υπολιμενάρχης Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιώς.

Πλωτάρχοι: 'Αμαραντίδης Γ., ὡς Τμηματάρχης Δ.νσεως 'Οκεανοπόρου Ναυτιλίας, Παλαιοθόδωρος Ε., ὡς Τμηματάρχης Δ.νσεως Προνοίας Ναυτικῶν, Ρωμανός Π., ὡς Τμη-

ΤΗΝ 17ΗΝ ΤΡΕΧΟΝΤΟΣ ΜΗΝΟΣ

ΕΚΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΔΥΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ

ΟΙ ΟΡΟΙ ΤΗΣ ΔΙΑΚΗΡΥΞΕΩΣ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν.

'Υπὸ τοῦ 'Ὕπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας προεκηρύχθη διὰ τὴν 17ην Ιουλίου ἐπαναληπτικὸς πλειοδοτικὸς διαγωνισμὸς, ἐκποιήσεως τῶν δύο μεσογειακῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων «Ἀγαμέμνων» καὶ «Ἀχιλλέα». Συμφώνως πρὸς τοὺς δύο διαγωνισμοὺς αἱ προσφοραὶ θὰ γίνωνται δεκάτη εἶτε δι'. ἐν μόνον πλοίον, εἴτε δι'. ἀμφότερα, ἔξειδικευμένης εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν τῆς προσφορομένης δι'. ἔκαστον πλοίον τιμῆς καὶ ίσχυούσης αὐτούτως.

Δικαίωμα συμμετοχῆς εἰς τὸν διαγωνισμὸν ἔχει πᾶν φυσικὸν ἢ νομικὸν πρόσωπον 'Ελληνικῆς ὑπηκότητος. 'Αποκλείονται τῆς συμμετοχῆς πρόσωπα μετέχοντα τῆς ἐπιπροπῆς ἐκποιήσεως.

'Ορίζεται ἐγγύησις διὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὸν διαγωνισμὸν ἐκποιήσεως τοῦ φυσικοῦ πρόσωπου 1.200.000 δρχ., κατὰ πλοίον ὑπὸ μορφὴν ἔγγυητης ἐπιστολῆς Τραπέζης, κατωτάτη δὲ τιμὴ δολαρίων δι'. ἔκαστον πλοίον τὸ ποσὸν τῶν 800.000 δολαρίων δι'. ἔκαστον πλοίον.

Οἱ ἀγόρασται τὰ δύο τέλη ἐκποιούμενών πλοίων ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἐκτελέσεως ἐνὸς καθ' ἐδρομάδα ἀκτοπλοϊκοῦ δρομολογίου δι'. ἔκαστον πλοίον διὰ δρομολογήσεως τοῦ εἰς μίαν τὸν γραμμῶν Πειραιῶς — Κρήτης ἢ Πειραιῶς — Ρόδου κατ' ἐπιλογὴν τῶν ἀγοραστῶν, ἀνευ προεκτάσεως εἰς ξένον λιμέναν, μὴ ἀποκλειομένης πάντως τῆς ἐκτελέσεως περισσοτέρων τοιούτων ὡς ἄνω δρομολογίων τῆς αἵτησει τῶν. 'Εφ' ὅσον ἀμφότερα τὰ πλοία ἀγόρασθωσι παρὰ τοῦ αὐτοῦ φυσικοῦ ἢ νομικοῦ πρόσωπου, τὰ καθ' ἐδρομάδα ὑποχρεωτικῶν ἐκτελούμενα δύο δρομολόγια, δύνανται νὰ ἐκτελοῦνται τῇ αἵτησει τοῦ ἀγοραστοῦ παρὰ τοῦ ίδιου πλοίου. 'Εφ' ὅσον τὰ πλοία ἀγόρασθωσι παρὰ διὰ δολαρίων Δ.Π.Α., ίσχυος τεσσάρων (4) ἔτων, ἔγγυημένην τὴν ἐμπρόθεμσον καταδόλην τῶν δόσεων τιμήματος καὶ συμβατικῶν τόκων τῆς πρώτης τετρατείας.

• 'Ος πρόσθετον ἀσφάλειαν τοῦ πιστουμένου τιμήματος καὶ τῶν τόκων αὐτοῦ διὰ γοραστής θὰ προσκομίσῃ κατὰ τὴν ὑπογραφὴν τοῦ συμβολαίου ἐγγυητικῆς ἐπιστολὴν ἀνεγνωρισμένης Τραπέζης ποσού Δολαρίων Η.Π.Α., ίσχυος τεσσάρων (4) ἔτων, ἔγγυημένην τὴν ἐμπρόθεμσον καταδόλην τῶν δόσεων τιμήματος καὶ συμβατικῶν τόκων τῆς πρώτης τετρατείας.

• 'Απαγορεύεται ἡ πρὸς ἀλλοδαπούς, ἐν διώφη ἢ ἐν μέρει, ἐκποίησις τῶν δύο πλοίων πρὸ τῆς πλήρους ἐξοφλήσεως πρὸ τὸ Δημόσιον τῆς ἀξίας αὐτῶν.

ἐν τῷ 'Αφρικανικῇ 'Ηπείρῳ, ἀπεφασίσθη διὰ διορισμὸς ἀντιπροσώπων καὶ ἐπιθεωρητῶν αὐτοῦ εἰς λιμένας τῆς Νοτιοδυτικῆς 'Αφρικῆς ὡς καὶ Μοζαμβίκης.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ δεύτερον 150ήμερον τοῦ 'Ιουνίου διεγράφησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληγωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων, ὑπὸ ζένην σημικίων, ἀλληγονικῶν συμφαρδύνων:

• Ν.δρερ.γ. Ν.α.γ.α.ν.τ. λιθεριανόν, τόννων γκρδ. 22.600 ἀπὸ 15.4.67 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἀσφαλίσεως Διεθνῆ Ναυτιλ. Πρακτορεῖα, «Γουδρ.γ.λ.ν.τ.Ν.α.δ.γ.κ.α.γ.ι.η.τ.ο.ρ. λιθεριανόν, τόννων γκρδ. 22.600 ἀπὸ 1.2.67 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἀνωτ. λιθεριανόν, τόννων γκρδ. 22.600 ἀπὸ 20.4.67 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἀνωτ. λιθεριανόν, τόννων γκρδ. 25.911 ἀπὸ 16.6.67 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ Χ. Χρ. Χαλδατζή, «Μαρία» λιθεριανόν, τόννων γκρδ. 25.902 ἀπὸ 16.6.67 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ Χ. Χρ. Χαλδατζή, «Α.δ.ε.λ.φ.τ.η.γ.» λιθεριανόν, τόννων γκρδ. 9.058 ἀπὸ 26.6.67 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν Ναυτ. Πρακτορείων Μάντζεμος.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τοῦ καταλόγου τῶν ἀσφαλίσεων τὰ κάτωθι σημάτη:

• Μ.ι.ν.α.γ.: λιθεριανόν, τόννων γκρδ. 12.802 (ἐπωλήθη 15.12.66), «Κ.α.π.ι.σ.τ.ρ.ά.ν.ο» λιθεριανόν, τόννων γκρδ. 10.608 (ἐπωλήθη 11.4.67), «Α.γ.γ.Γ.ά.ν.ν.γ.» λιθεριανόν, τόννων

Πρὸς πληρεστέραν ἐκπροσώπησιν τοῦ Ε.Ν.

γυρδός 6.997 (ἐπωλήθη 16.11.66), «Δημήτριος λιθανατόν, τόννων γκρές 5.390 (ἔδυθισθη 16.2.67), «Γουρέλιντ Έλενορ λιθανατόν, τόννων γκρές 13.256 (ἐπωλήθη 24.7.66), «Κριστίνα Τράνιτισερ λιθανατόν, τόννων γκρές 3.133 (ἔδυθισθη 28.4.67), «Λουί Ιακώβ λιθανατόν, τόννων γκρές 8.395 (ἐπωλήθη 8.6.67), «Αγγελος Μαριάννα λιθανατόν, τόννων γκρές 3.430 (διφασιών έλληπτην σημειών 18.4.67), «Ροζαρίνα πανταζατόν, τόννων γκρές 6.917 (δύο διατηρετές έλληπτικών πλήρωμα), «Αλεξάνδρη Σαούντ Αλέξανδρη λιθανατόν, τόννων γκρές 28.738 (λόγη ημιτιμών από 21.6.66), «Ολόυμπρις Όνορε λιθανατόν, τόννων γκρές 20.611 (λόγη ημιτιμών από 20.5.67), «Ανθη λιθανατόν, τόννων γκρές 7.044 (ἐπωλήθη 23.6.67).

Κατόπιν των άνωτέρω έπεισθεούσδν μεταξούλων τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔννας σημαῖας ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιας τὰ πληρώματα είναι ἡ φασιλίσμενά εἰς τὸ N.A.T., ἀνδρῶν εἰς 917, τόννων γκρός 12.129.983.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τὸν παρελθόντα μῆνα Ἰουνίου ἔχοργηθήσονται τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τὰς κατωθι νοούκούς ἀπόχωρασσαντας τοὺς νοούκους ἀπαγγέλματος παιδαρίους, οἵτινες:

Εἰς πλοιάρχους : Νίκ. Τριπλοίτην, μὲ την περσιόν 18 ἑταν, 8 μηνών καὶ 21 ἡμέρων δρχ. 2.725, Γεώργ. Μορφορίνον, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἑταν, 10 μηνών και 17 ἡμέρων δρχ. 3.295, Γεώργ. Παπαγιαννόπουλον, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑταν, 3 μηνών και 7 ἡμέρων δρχ. 3.170, Ζαχ. Χρήστον, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑταν, 7 μηνών και 13 ἡμέρων δρχ. 2.037, Γεώργ. Αλεφράγκην, μὲ ὑπηρεσίαν 32 ἑταν, 4 μηνών και 20 ἡμέρων δρχ. 5.883, Παν. Αργυρών, μὲ ὑπηρεσίαν 30 ἑταν, 8 μηνών και 18 ἡμέρων δρχ. 3.228, Γεώργ. Πικίον, μὲ ὑπηρεσίαν 35 ἑταν, 2 μηνών και 5 ἡμέρων δρχ. 4.380, Νίκ. Παντολίν, μὲ ὑπηρεσίαν 29 ἑταν, 5 μηνών και 23 ἡμέρων δρχ. 4.190. Εκέννων χήραν Νίκ. Σπιλιώτην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑταν και 5 ἡμέρων δρχ. 2.336, Θερ. Μπλόν, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑταν, 3 μηνών και 17 ἡμέρων δρχ. 2.536, Κων. Πατέρεων, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑταν, 11 μηνών και 19 ἡμέρων δρχ. 4.593, Νίκ. Βοαργάνην, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑταν, 5 μηνών και 1 ἡμέρας δρχ. 4.111, Παντ. Κρητικόνην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑταν, 9 μηνών και 3 ἡμέρων δρχ. 2.165, Γερ. Κολατήν, μὲ ὑπηρεσίαν 30 ἑταν, 11 μηνών και 10 ἡμέρων δρχ. 6.492, Γεώργ. Κουφοπαντελήν, μὲ ὑπηρεσίαν 31 ἑταν, 5 μηνών και 5 ἡμέρων δρχ. 6.680, Νίκ. Βογιατζίδην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑταν, 10 μηνών και 19 ἡμέρων δρχ. 3.390. Αγγελικήν χήραν Νικόλ. Δαφνοράπτη, μὲ ὑπηρεσίαν 11 ἑταν, 9 μηνών και 5 ἡμέρων δρχ. 76.608 (ἴφα πατέα πολύμερωσις), Σεντρίτριον ποτέρα Παν. Τριπλοίτιωτη, δοκίμου πολιούχου, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑταν δρχ. 1.001, Γρηγ. Γκάτσον, μὲ ὑπηρεσίαν 31 ἑταν, 8 μηνών και 6 ἡμέρων δρχ. 3.022.

Εἰς την ηχανικούς: Θεοδ. Τομάσον, μὲ ὑπηρεσίαιν 21 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 11 ἡμέρων δρχ. 3.430. Διον. Φιτσούλον, μὲ ὑπηρεσίαιν 24 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 13 ἡμέρων δρχ. 3.739, Κων. Ἀποστολόπουλον, μὲ ὑπηρεσίαιν 26 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 1 ἡμέρας δρχ. 4.448, Ἀνδρινούκην χήραν Γεωργ. Βεσιλεῖ, μὲ ὑπηρεσίαιν 25 ἔτῶν δρχ. 3.704, Ἄντ. Ἰατροπούλον γυμνασικόν, μὲ ὑπηρεσίαιν 21 ἔτων καὶ 22 ἡμέρων δρχ. 2.108, Κοσμάρην Βελιώτην, μὲ ὑπηρεσίαιν 18 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 4 ἡμέρων δρχ. 3.036, Κων. Προγούλην, μὲ ὑπηρεσίαιν 25 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 2 ἡμέρων δρχ. 4.756, Κων. Τριγκάλον, μὲ ὑπηρεσίαιν 24 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 22 ἡμέρων δρχ. 3.913, Δημ. Κρυστόπούλον, μὲ ὑπηρεσίαιν 26 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 12 ἡμέρων δρχ. 4.153, Ἰω. Γκούμαν, μὲ ὑπηρεσίαιν 17 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 5 ἡμέρων δρχ. 2.448, Ἰω. Θεοχαρόπη, μὲ ὑπηρεσίαιν 24 ἔτῶν, 1 μηνός καὶ 12 ἡμέρων δρχ. 3.569, Ἰω. Κορέλην, μὲ ὑπηρεσίαιν 24 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 26 ἡμέρων δρχ. 3.936, Χρ. Λεκόκην ἢ Λιδούλην, μὲ ὑπηρεσίαιν 22 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 16 ἡμέρων δρχ. 4.149, Εβό. Φωκάσην, μὲ ὑπηρεσίαιν 30 ἔτῶν καὶ 25 διηρέων δρχ. 5.954.

σταν 30 έτων και 23 ημέρων όρχ. 3.795.

Είς τα διοιτηλέε γερά φήτάς : Πλά-
τώνα Μανοφάκην, μὲ υπηρεσίαν 16 έτῶν, 8 μηνῶν
καὶ 8 ημέρων δρχ. 2.728. Ιω. Τουστισθόν, μὲ υ-
πηρεσίαν 26 έτῶν, 4 μηνῶν καὶ 12 ημέρων δρχ. 4.
435, Σαρ. Καλκανῆ, μὲ υπηρεσίαν 16 έτῶν, 1 μη-
νός καὶ 8 ημέρων δρχ. 2.419. Μάρκον Ψύλλον, μὲ
υπηρεσίαν 24 έτῶν καὶ 4 μηνῶν δρχ. 3.635.

υπηρεσίαν 24 έτων και 4 μηνών ωρ.,
Εἰς κα τῷ τέρα πληρώματα: Ἀρ-
γαιόπουσιν, Βαθαμπτούν, μὲν ὑπηρεσίαν 15 έτῶν,
3 μηνῶν καὶ 20 ημέρων δρχ. 1.000, Γεώργ. Καβά-
διον θαλαμηπόλιον, μὲν ὑπηρεσίαν 18 έτῶν, 3 μηνῶν
καὶ 7 ημέρων δρχ. 1.299, Δημ. Σιγάλων, μάγειρων,
μὲν ὑπηρεσίαν 15 έτῶν, 11 μηνῶν καὶ 12 ημέρων
δρχ. 1.282, Ιω. Πολίτην, Βαθαμπτούν, μὲν ὑπηρε-
σίαν 21 έτῶν καὶ 2 ημέρων δρχ. 1.532, Αντ. Λυ-
κούρην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 17 έτῶν 2 μηνῶν
καὶ 12 ημέρων δρχ. 1.000, Αντ. Ἀγάν, θαλαμηπόλι-
ον, μὲν ὑπηρεσίαν 21 έτῶν, 3 μηνῶν καὶ 19 ημέρων
δρχ. 1.390, Δημ. Κουλούμπουνδραν, ναύαλωρον, μὲν
ὑπηρεσίαν 21 έτῶν, 7 μηνῶν καὶ 21 ημέρων δρχ.
2.068, Χρ. Μιλινάν, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 23
έτῶν, 11 μηνῶν καὶ 18 ημέρων δρχ. 1.075, Χαρ-
ψάρκην, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 21 έτῶν, 5 μη-
νῶν καὶ 7 ημέρων δρχ. 1.000, Κων. Παπαδόκον, κυ-
βερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 21 έτῶν, 8 μηνῶν καὶ 28
ημέρων δρχ. 1.567, Νικ. Ζέππον, θερμοστήν, μὲν
ὑπηρεσίαν 21 έτῶν καὶ 2 ημέρων δρχ. 1.527, Κρ.-
Λούσην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 16 έτῶν, 2 μη-
νῶν καὶ 24 ημέρων δρχ. 1.000, Γιοβ. Κορτσάνην,
ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 24 έτῶν, 8 μηνῶν καὶ

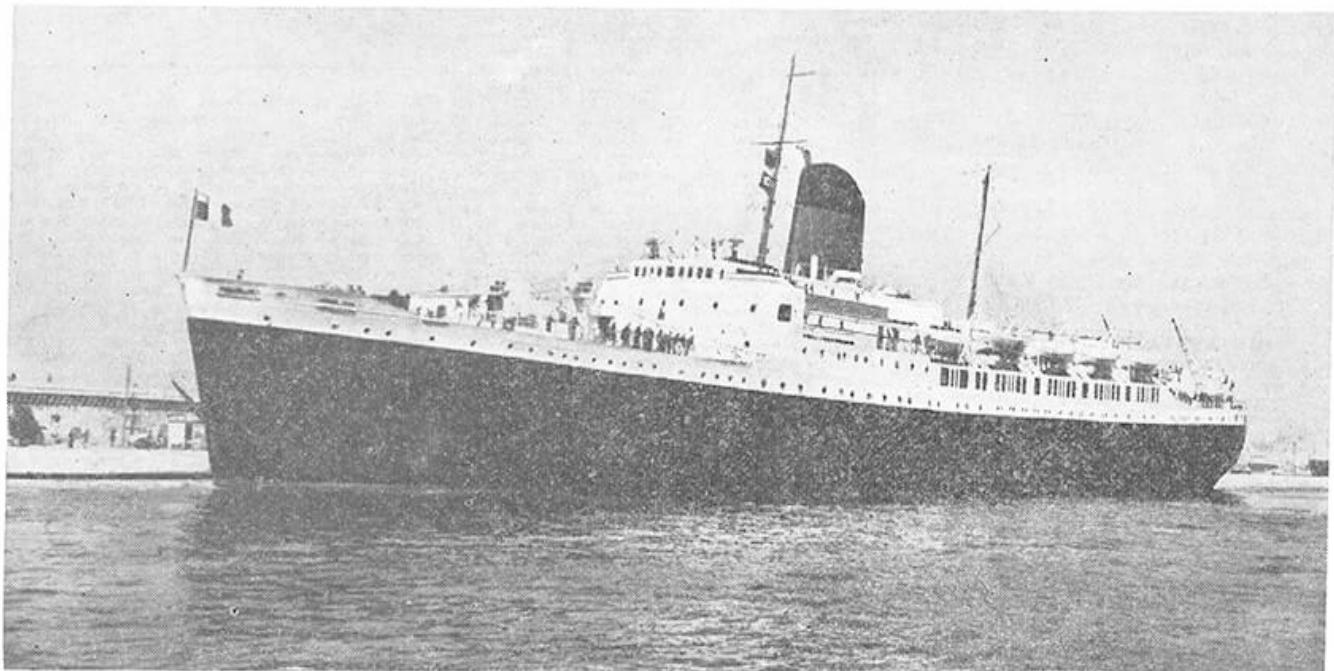
23 ημέρων δρχ. 1.336, Στ. Ἀναστοσθόπουλον, μά-
γειρον, που υπέρπειαν 22 ἑτών και 8 ημέρων δρχ.
1.860, Χρ. Γιαννακόπουλον, ὀρχιθερμαστήν, με υπ-
ρεσίαν 20 ἑτών, 2 μηνῶν και 22 ημέρων δρχ. 2.048,
Σπυρ. Ψυλλάν, θαλαμητόν, καὶ μὲν υπέρπειαν 25 ἑτών,
9 μηνῶν και 22 ημέρων δρχ. 1.715, Ιω. Μπράσσαν,
κυβερνήτην, με υπέρπειαν 23 ἑτών, 10 μηνῶν και 3
ημέρων δρχ. 1.331, Ζαχ. Ζουγανέλην, ναυλάρχον, με
υπέρπειαν 15 ἑτών, 8 μηνῶν και 28 ημέρων δρχ.
1.163, Εὐάγγ. Καλογιάννην, ἀλίεα, με υπέρπειαν σε
20 ἑτών, 4 μηνῶν και 3 ημέρων δρχ. 1.000, Γεώργ.
Καλαγιάνην, ναύληρον, με υπέρπειαν 21 ἑτών, 11
μηνῶν και 4 ημέρων δρχ. 1.550, Εμ. Τσαντανήν,
ναυτεργάτην, με υπέρπειαν 24 ἑτών, 8 μηνῶν και 8
ημέρων δρχ. 1.069, Ιω. Ὑδραίον, θερμαστήν,
με υπέρπειαν 22 ἑτών, 6 μηνῶν και 19 ημέρων δρχ.
1.809, Ανδρ. Χαλέπιον, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν
16 ἑτών, 2 μηνῶν και 4 ημέρων δρχ. 1.000, Νικ.
Χαλάν, ὀρχιθερμαστήν, με υπέρπειαν 30 ἑτών, 2
μηνῶν και 17 ημέρων δρχ. 2.864, Δημ. Τσακηνώ-
στανίνον, κυβερνήτην, με υπέρπειαν 25 ἑτών δρχ.
1.338, Ζαχ. Μιλιάδην, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν
32 ἑτών, 2 μηνῶν και 26 ημέρων δρχ. 1.000, Θεόδ.
Διακόνην, κυβερνήτην, με υπέρπειαν 32 ἑτών, 2 μη-
νῶν και 26 ημέρων δρχ. 2.080, Ἀγγελικήν, χήραν
Ν. Μαρτόδρου, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν 25 ἑτών
δρχ. 1.611, Γλαστερίων χήραν Εύρ. Μωράτιον, θερ-
μαστού, με υπέρπειαν 25 ἑτών δρχ. 1.511, Ἀλέξ.
Κουμαριάνον, ὀρχιθερμαστήν, με υπέρπειαν 24
ἑτών, 10 μηνῶν και 22 ημέρων δρχ. 2.108, Κων.
Γιαννίτσην, ἀλίεα, με υπέρπειαν 24 ἑτών, 10 μη-
νῶν και 27 ημέρων δρχ. 1.000, Εύαν. Στάτων, ἀνέ-
δικτονος, με υπέρπειαν 27 ἑτών, 8 μηνῶν και 23
ημέρων δρχ. 2.852, Αλ. Σαμοτίλην, ναυτεργάτην, με
υπέρπειαν 27 ἑτών, 10 μηνῶν και 2 ημέρων δρχ.
1.261, Ιωακ. Κολόδην, κυβερνήτην, με υπέρπειαν
18 ἑτών, 1 μηνὸς και 29 ημέρων δρχ. 1.097, Παν.
Παρόδαλον, θαλαμητόν, με υπέρπειαν 24 ἑτών, 9
μηνῶν και 18 ημέρων δρχ. 1.710, Ο. Περαντινόν,
κυβερνήτην, με υπέρπειαν 24 ἑτών, 9 μηνῶν και 25
ημέρων δρχ. 1.464, Γεώργ. Κολαμάνον, θερμαστήν,
με υπέρπειαν 17 ἑτών, 2 μηνῶν και 15 ημέρων δρχ.
1.464, Αγγ. Τσοτζάν, θερμαστήν, με υπέρπειαν
18 ἑτών και 6 ημέρων δρχ. 1.261, Δημ. Βαρλά-
μεον, οιλουργόν, με υπέρπειαν 18 ἑτών και 11 μη-
νῶν δρχ. 1.587, Κατσαρών, υποχανουργόν, με
υπέρπειαν 26 ἑτών και 4 ημέρων δρχ. 1.844, Χρ.
Παπασταύλεον, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν 24
ἑτών, 9 μηνῶν και 12 ημέρων δρχ. 1.126, Βασ. Για-
νούσταν, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν 17 ἑτών, 2 μη-
νῶν και 16 ημέρων δρχ. 1.296, Κων. Καντανίνον,
ναυτεργάτην, με υπέρπειαν 24 ἑτών, 2 μηνῶν και
21 ημέρων δρχ. 1.688, Ν. Γεωργιάδην, κυβερνήτην,
με υπέρπειαν 34 ἑτών, 7 μηνῶν και 7 ημέρων δρχ.
2.542, Σταυ. Χρυσούτισσόν, θαλαμητόλον, με υπ-
ρεσίαν 15 ἑτών και 21 ημέρων δρχ. 1.126, Βασ. Για-
νούσταν, οιλουργόν, ὀρχιθερμαστήν, με υπέρπειαν
16 ἑτών, 9 μηνῶν και 22 ημέρων δρχ. 2.138, Θεός. Κρανι-
διώτην, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν 15 ἑτών, 7 μη-
νῶν και 7 ημέρων δρχ. 1.000, Θεόδ. Καφούρων, θερ-
μαστού, με υπέρπειαν 22 ἑτών, 5 μηνῶν και 21 η-
μέρων δρχ. 1.953, Αθ. Καλιματζῆν, ναυτεργάτην,
με υπέρπειαν 16 ἑτών, 11 μηνῶν και 22 ημέρων
δρχ. 1.000, Λ. Πεζιάνω, ξιλουργόν, με υπέρπειαν
18 ἑτών, 11 μηνῶν και 19 ημέρων δρχ. 1.765, Ιάκ.
Σπαλοκάνη, κυβερνήτην, με υπέρπειαν 24 ἑτών, 4
μηνῶν και 6 ημέρων δρχ. 1.524, Ἀγγελικήν, χήραν
Εμ. Μαρίων, μλεκτρόλογον, με υπέρπειαν 25 ἑτών
δρχ. 3.028, Αν'. Αεφάντων, ναυτεργάτην, με υπ-
ρεσίαν 21 ἑτών, 9 μηνῶν και 17 ημέρων δρχ. 1.783,
Σπ. Γκλέφην, κυβερνήτην, με υπέρπειαν 24 ἑτών,
9 μηνῶν και 22 ημέρων δρχ. 2.138, Θεός. Κρανι-
διώτην, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν 15 ἑτών, 7 μη-
νῶν και 14 ημέρων δρχ. 2.014, Ιω. Χατζῆν, ναυ-
τεργάτην, με υπέρπειαν 15 ἑτών, 4 μηνῶν και 2 η-
μέρων δρχ. 1.072, Θεόδ. Δουκόπουλον, ναυτεργάτην,
με υπέρπειαν 24 ἑτών, 6 μηνῶν και 29 ημέρων δρχ.
1.427, Εύστ. Σολούμον, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν
20 ἑτών, 6 μηνῶν και 16 ημέρων δρχ. 1.214, Σεν.
Τιρόλογον, ὀρχιθερμαστήν, με υπέρπειαν 24 ἑτών,
9 μηνῶν και 7 ημέρων δρχ. 2.239, Χρ. Χριστοδού-
λου, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν 28 ἑτών, 4 μηνῶν
και 9 ημέρων δρχ. 2.550, Ιω. Καρυστίνον, ὀρχι-
θερμαστήν, με υπέρπειαν 29 ἑτών, 5 μηνῶν και
4 ημέρων δρχ. 2.060, Δημ. Μαρτάκην, θαλαμητόλον,
με υπέρπειαν 34 ἑτών και 1 μηνὸς δρχ. 2.371, Μαν.
Τσαλαπατάνην, κυβερνήτην, με υπέρπειαν 21 ἑτών
και 7 μηνῶν δρχ. 1.462, Κων. Κοσμήν ναυτεργά-
την, με υπέρπειαν 24 ἑτών, 9 μηνῶν και 21 ημέρων
δρχ. 1.221, Παν. Τσάκων, θαλαμητόλον, με υπ-
ρεσίαν 18 ἑτών, 10 μηνῶν και 6 ημέρων δρχ. 1.368,
Δημ. Γιανναρέλον, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν 29
ἑτών, 9 μηνῶν και 21 ημέρων δρχ. 1.307, Ηλ. Σαβ-
βατάκην, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν 17 ἑτών δρχ.
1.389, Χρ. Αλογοθετήν, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν
23 ἑτών, 10 μηνῶν και 11 ημέρων δρχ. 1.865, Ἐ'.
Ελιθερίστην χήραν Ιω. Καστρίνον, ναυτεργάτην, με
υπέρπειαν 27 ἑτών, 8 μηνῶν και 26 ημέρων δρχ.
1.321, Νικ. Καρδάσην ἀνέ εἰδοκήτος, με υπ-
ρεσίαν 31 ἑτών, 2 μηνῶν και 24 ημέρων δρχ. 2.268,
Αντ. Μπιττίλην, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν 20
ἑτών, 1 μηνὸς και 10 ημέρων δρχ. 1.068, Ιω. Κο-
στόπουλον, θαλαμητόλον, με υπέρπειαν 16 ἑτών,
3 μηνῶν και 7 ημέρων δρχ. 1.000, Δημ. Γεωργούσην,
ἀλίεα, με υπέρπειαν 21 ἑτών, 8 μηνῶν και 28 ημέ-
ρων δρχ. 2.000, Μιχ. Λεβεντήλην, κυβερνήτην, με
υπέρπειαν 18 ἑτών, 9 μηνῶν και 2 ημέρων δρχ.
1.006, Αντ. Μπάκων, θερμαστήν, με υπέρπειαν 22
ἑτών, 8 μηνῶν και 10 ημέρων δρχ. 2.059, Εμ'. Αγ-
γελάρων, θαλαμητόλον, με υπέρπειαν 25 ἑτών, 5
μηνῶν και 22 ημέρων δρχ. 1.642, Α'. Αλιφέρην, μά-
γειρον, με υπέρπειαν 25 ἑτών δρχ. 2.100, Βασ.
Φερεντίνον, ναυτεργάτην, με υπέρπειαν 24 ἑτών,
3 μηνῶν και 10 ημέρων δρχ. 1.803, Ε. Τζερέον, ἀ-
λίεα, με υπέρπειαν 15 ἑτών και 23 ημέρων δρχ.
1.000, Ν. Τριαντόφυλλον, κυβερνήτην, με υπέρπειαν
19 ἑτών, 11 μηνῶν και 17 ημέρων δρχ. 1.142, Γρ.
Σκαλοκιανήν, κυβερνήτην, με υπέρπειαν 30 ἑτών,
8 μηνῶν και 22 ημέρων δρχ. 2.613, Νικ. Ποληκό-
ρρούπολον, θερμαστήν, με υπέρπειαν 21 ἑτών,
11 μηνῶν και 17 ημέρων δρχ. 2.004, Γεώργ. Σιγάλων,

Λόγω πληθώρας ὅλης ή Σημοσί-ευσις τῶν δύο ἀναγνωσμάτων τοῦ συνεργάτου μας κ. Σεγδίτσα διὰ τὸ ταξίδιον τοῦ "Αννωνος καὶ τὸ περὶ φορτώσεως τῶν πλοίων (τρίτον μέρος), ἀναβάλλονται διὰ τὸ ἐπόμενον τεῦχος.

θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίον 18 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 19 ἡμέρων δρχ. 1.387, Ἀντ. Τιλιάκου, δυντί, μὲν ὑπηρεσίον 15 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 3 ἡμέρων δρχ. 1.000. Μεν., Ποληδόρων ἡ Μπένη, θελαμητόλουν, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 7 ἡμέρων δρχ. 2.058, Ἰω. Προκοπίου, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίον 16 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 28 ἡμέρων δρχ. 1.000, Κων. Σταθόκην, ναύληρον, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 4 ἡμέρων δρχ. 1.606, Ἰω. Χριστοδούλου, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 15 ἡμέρων δρχ. 1.000, Ἀντ. Γρεγόρη, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 7 ἡμέρων δρχ. 2.060. Χρ. Κατέγινη, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 29 ἡμέρων δρχ. 1.000, Βλ. Μπουφῆ, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 24 ἡμέρων δρχ. 1.389, Βλάχου, μάγειρον, μὲν ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 18 ἡμέρων δρχ. 2.088, Εύον. Γάφων, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 26 ἡμέρων δρχ. 2.193, Ἰω. Τηνιακούν, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 13 ἡμέρων δρχ. 1.268, Εύστρ. Κούρτην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 34 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 7 ἡμέρων δρχ. 2.413, Τηλ. Μουλήν, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν 4 μηνῶν καὶ 24 ἡμέρων δρχ. 2.506, Κων. Διαμαντήν, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 29 ἔτῶν καὶ 22 ἡμέρων δρχ. 2.117, Ἀδ. Αρραισούν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 32 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 24 ἡμέρων δρχ. 3.425, Κων. Ζαννίκου, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν καὶ 3 μηνῶν δρχ. 1.000, Μίχ. Κιασκήν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 14 ἡμέρων δρχ. 1.243, Ἀνδρ. Φασιάνη, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 5 ἡμέρων δρχ. 1.121, Μαρ. Μανδρίνου, μάγειρον, μὲν ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 11 ἡμέρων δρχ. 2.470, Βασ. Σπυρίδοκην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 43 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 15 ἡμέρων δρχ. 2.134, Χρ. Αγγελιδάκην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 6 ἡμέρων δρχ. 1.000, Δημ. Χονδρονίκολην, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 3 ἡμέρων δρχ. 1.000, Γ. Μανάγον, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 26 ἡμέρων δρχ. 1.569, Ελευθερίαν χήραν Ποντ. Τσαπλήν, μαχανοργούν, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 2 ἡμέρων δρχ. 1.065, Συν. Αύκων, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 6 ἡμέρων δρχ. 1.243, Ἀν. Γκιόκαν, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 15 ἡμέρων δρχ. 1.000, Ν. Σαρδήνη, θαυματόπολον, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 21 ἡμέρων δρχ. 1.568, Χρ. Κατσούρον, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν καὶ 23 ἡμέρων δρχ. 1.000, Νίκη Παρασκευόπολον, μάγειρον, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 26 ἡμέρων δρχ. 1.817, Εύστρ. Καρακόπατον, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 29 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 11 ἡμέρων δρχ. 2.152, Ν. Αρδανίτην, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 9 ἡμέρων δρχ. 2.328, Γερ. Νιφόρον, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 10 ἡμέρων δρχ. 1.317, Μίχ. Παναγιώταπολον, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 25 ἡμέρων δρχ. 1.286, Παν. Λογοθέτην, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 22 ἡμέρων δρχ. 1.000, Γ. Πιτούλην, ναύληρον, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 17 ἡμέρων δρχ. 1.703, Παν. Λιδωνίαν, αἰλιέα, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 16 ἡμέρων δρχ. 1.000, Εμ. Πουλίνη, θελαμητόλουν, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 9 ἡμέρων δρχ. 1.907, Γ. Μπαλόνη, τόλην, θελαμητόλουν, μὲν ὑπηρεσίαν 29 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 22 ἡμέρων δρχ. 2.371, Ἰω. Ψωμαράνη, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν καὶ 15 ἡμέρων δρχ. 1.703. Ἐπ. Καλογιάνην, μάγειρον, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 9 ἡμέρων δρχ. 1.559. Στρατ. Σκιαδίτην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 18 ἡμέρων δρχ. 1.817, Π. Νιόγρην, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 14 ἡμέρων δρχ. 1.543, Στ. Χριστοφήν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 32 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 2 ἡμέρων δρχ. 1.000, Ἀντ. Φατιώνεν, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 14 ἡμέρων δρχ. 1.406, Γ. Κλουδίδακην, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 10 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 16 ἡμέρων δρχ. 30.540 (ἔφ. ἀπαξ), Ειρήνην την χήραν Ἀντ. Σοφούλη, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 12 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 17 ἡμέρων δρχ. 34.860 (ἔφ. ἀπαξ), Ἀντωνίαν χήραν Θεοδ. Βελιδ., ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 13 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 20 ἡμέρων δρχ. 55.200 (ἔφ. ἀπαξ), Μερκύριον πατέρο Ν. Μωρόχοδην ναυτοπατίδον (ἔπινχημα) δρχ. 1.000, Στεργ. Χαροπίλην, δύντη, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν δρχ. 1.115, Ειρήνην χήραν Εμ. Σιδάλα, θελαμητόλουν μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτων δρχ. 1.275, Ειρήνην χήραν Ἀντ. Κεφαρώλη, θελαμητόλουν, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτων δρχ. 1.060, Κων. Γεράλιμον, δρχθερμαστήν πατέρο Ν. Ζωμέλην, αρχίθιμον (ἀπηχημα) δρχ. 1.566, καὶ Κων. Ζωμέλην, αρχίθιμον τηλητόλουν, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἔτων, 4 μηνῶν καὶ 12 ἡμέρων δρχ. 1.498.

ΚΑΤΑΠΛΗΚΤΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ Κ. ΔΗΜ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ

ΤΟ ΛΑΤ'ΝΕΡ "ΜΕΓΑΛΟΝΗΣΟΣ ΚΡΗΤΗ,"



Δεν έγνωρισαν ποτέ μέχρι σήμερον αι άκτοπλοϊκάι μας συγκοινωνίαι έξυπηρέτσιν με σκάφος του όγκου, της ταχύτητος, των άνεσεων και της εύσταθείας του νεοαγορασθέντος γαλλικού λαΐνερ «Ville de Tunis».

Οι Κρήτες, οι τόσα προσφάτως παθόντες και τόσους ταλαιπωρούμενοι, πρόκειται από τών μέσων Ιούλιου νά' ἀποκτήσουν συγκοινωνίαν, πού θα έζηλευε και ή πλέον προηγμένη συγκοινωνιακώς χώρα τῆς Δύσεως.

Το «Μεγαλόνησος Κρήτη», ώς μετωνομάσθη τὸ «Ville de Tunis», θὰ ἐκτελῇ τέσσαρα δρομολόγια έβδομαδιαίως μεταξύ τῶν λιμένων Πειραιῶς και Ἡρακλείου. Είναι χωρητικότητος ὀλικῆς (γκρός) 9.226 τόν. Εναυπηγήθη τὸ 1952 εἰς τὰ μεγαλύτερα γαλλικά ναυπηγεία τοῦ Σαντο Ναζαρί και αἱ διαστάσεις του είναι: Μήκος 465 ποδῶν, πλάτος 63,11 ποδῶν και βύθισμα 20' 2½'.

"Έχει τρία καταστρώματα, μηχανάς άτμοστροβίλους 14.500 ἵππων ἄξονος και ταχύτητα 22 μιλίων. Τὰ δι' ἐπιβάτες διομέρισματα (τρεις θέσεις) είναι πολυτελέστατα. Ένσωματωμένη είναι ἡ γολλική τέχνη εἰς τὴν ἐπίπλωσιν και τὴν διακόσμησιν τῶν κοινοχρήστων χώρων και τῶν καμπινῶν. Πλήρης ἡ ἐγκατάστασις τοῦ κλιματισμοῦ. Καμπίναι δίκλινοι, τρίκλινοι και τετράκλινοι. Γκαράζ εύρυτατον διατίθεται δι' ἔβδομήκοντα ἐπιβατικά μόνον οὐτοκίνητα.

Τὸ «Μεγαλόνησος Κρήτη» προσφίσται θετικήν νὰ προσδώσῃ διεύρυνσιν τοῦ πρὸς τὴν Κρήτην τουριστικοῦ ρεύματος και ἐν ὅψει τῶν μεγάλων ἔργων τῆς συμβάσεως Λίττου είναι ἡ πρώτη ἐκδήλωσις τῆς παραλλήλως μελλούσης νὰ ἀναπτυχθῇ ἐπιχειρηματικῆς πρωτοβουλίας διὰ τὴν παραγωγικὴν ἀνά-

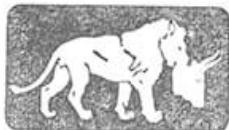
πτυξιν τῆς Μεγαλονήσου.

'Ο κ. Δημ. Κυριακός, δοτις ἑτόμησε, πρόγυματι, και προσφέρει ἔνα τοιούτον καταπληκτικὸν συγκοινωνιακὸν μέσον εἰς τὴν Κρήτην, είναι ὁ πρωτοπόρος μιᾶς νέας ἐποχῆς.

'Ἐντος τοῦ ἀμέσως προσεχοῦ μέλλοντος — κατά Φεβρουάριον — θὰ προστεθῇ καὶ τὸ δεύτερον ὀδελφὸν σκάφος, τὸ «Ville de Marseille», εἰς τὴν γραμμὴν Κρήτης, μὲ λιμένα έξορμήσεως τὰ Χανιά.

"Ισως θὰ πρέπει νὰ προστεθῇ ὅτι καὶ τὰ δύο αὐτὰ σκάφη, ιδιοκτησίας τῆς μεγαλυτέρας γολλικῆς ἑταιρίας C.G.T. (ιδιοκτητρίας τοῦ «Φράνση») τελοῦν εἰς ἀρίστην κατάστασιν, μὲ τὴν ταξινόμησιν τῶν ἐν σχετικῷ καὶ περιποιημένᾳ τόσον κοδῶν, δὸν τὰ ὅλα πλοῖα — τέσσαρα τὸν ἀριθμὸν τοῦ κ. Κυριακού.

ΑΔΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΤΑΡΓΥΡΟΥ
BERA
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη και τεχνικαὶ

πληροφορίαι:
Γκόστα "Ευρύπομ Ε.Π.Ε.
'Ακτὴ Γ. Κονδύλη 28α - Πειραιεὺς
Τηλ. 410.573, 471.889

53293 ΡΑΙΑΚΑΙΟΥΣ ΤΙΡΟΥΝΤΕΣ 5815/194/1958
ΕΝΓΥΚΛΕΙΟΝ ΟΧΩΓΙΣΣΑΤΕ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΝΑΡΤΙΛΑΚΑ
ΕΝΓΡΑΦΑ ΤΡΙΧΙΝΟΥ ΙΣΧΤΟΣ ΤΕ ΝΙΟΛΟΓΙΤΙΚΟ ΟΙΚΗΜΟΝ
ΕΛΛΑ ΑΡΤΙΚΟΝ 13 ΡΙΟΤΟΝ ΜΕΓΑΛΟΝΗΣΟΣ ΚΡΗΤ ΠΡΟΣ
VILLE DE TUNIS ΓΑΛΛΙΚΟΝ ΕΡ ΟΝΟΜΑΣΙ ΡΕΙΤΗΛΙΟΥ
ΚΑΙ ΒΛΗΝΙΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΕΡ ΟΣΟΝ ΗΟΜΙΟΣΩΤΙΚΑΣ ΟΙΚΟΙ
ΕΞ ΑΓΟΡΑΠΟΛΙΤΙΚΟΥΣ ΕΝΓΡΑΦΟΥ ΕΝΙΤΡΟΥΝΤΕΣ ΠΑΣ
ΣΤΟΡ ΣΧΩΝΙΖΟΥΝΤΕΝ ΔΙΕΤΗΝΕΣ ΔΙΑΚΕΠΤΙΚΟΝ ΣΕΜΑ
ΣΧΤΟ (E) ΣΧΤΟ

ΤΕΛΑΦΕΙΛΙΑΣ

'Ανωτέρω τὸ σήμα τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας πρὸς τὸν Προξενικὸν Λιμενάρχην Μασσαλίας, ἵνα περάσῃ προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα εἰς τὸ ἐκεὶ παρολαμβανόμενον «Μεγαλόνησος Κρήτη».

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΑΓΓΕΛΑ: Από Νέαν 'Υδρυνη διά Μπελίτος της Όνδρας, υπέστη ζημίας εἰς τὸ σύστημα μέρος εφεύρωσες τῆς πρωτοτύραντος μηχανής του καὶ ἐργασιολιθή οὐ πό τοι ρυμουλκοῦ Ζ. Κ. Μπάρνετος εἰς Τζάκονσβιλ, ἀφιγόθην ἐπει τὴν θητὴν 'Ιουνίου.

ΑΓΓΕΛΙΚΗΝ: Προσήγγισε τὴν 21ην 'Ιουνίου εἰς Σιγγαπούρην μὲ ζημίας εἰς τὸ διάστημα τῆς πρωτοτύραντος τοῦ μηχανήματος τοῦ πηδαλίου τοῦ.

ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΗΣ: Συνεκρούσθη ἐντὸς τοῦ λιμένος Τσιταγκόχης τὴν 11ην 'Ιουνίου μὲ τὸ διεκδιλότος τοῦ «Σούφια», ἀμφοτέρων υποστάτων ζημίας.

ΑΓΓΑΙΟΝΔΑ: Ήσει τὴς προσαράξεως τοῦ διποίου ἔσο τοῦ λιμένος Τσιταγκόχης ἀνεγράφουσαν τὸν παρεθόντος Δεκάμηνον, ἀπολήθη ἐν τὴν 17ην 'Ιουνίου πρός διάλυσιν.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: Λεγόθη τὴν 14ην Μαΐου ἐκ Νέας 'Ορλεάνης εἰς Ραζέννα, υποστάν κατὰ τὴν διαδρομήν του ζημίας ἐκ κακοκυρίας, ἐκ τῶν διποίων ασφαρτώρων ἡ τοῦ διαφράγματος τῶν δεξιαρχίων καυσίμων ζημίας.

ΑΡΡΟΟΥ: Από Τερόπον δι' 'Αρούπη, προσήγγισε τὴν 26ην 'Ιουνίου εἰς Νέαν 'Υδρυνη λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν του.

ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΑ: Ήσει τῆς παρὰ τὸ Τζαμπούτι προσαράξεως τοῦ διποίου σταγόφρουσαν εἰς προηγούμενον τεχνῆς μας, ζηνεκόδον, ὥπε τοῦ ρυμουλκοῦ «Νέας Κέρκυρα» τὴν ἐπάρκειαν τῆς 17ης 'Ιουνίου, ἔφορος ἐξεργοτώμησαν καὶ περὶ τὸς 500 τόνων: ἐπει τοῦ ἐκ παλαιοσιδήρων φορτίου του, ἐπει τοῦ ἀποιπολοῖος «Νιούμποτο». Άλιμηίας δὲν φύγονταν νὰ είναι πολὺ ασφαρτοῦ.

ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ: Εἰς Τσιταγκόχη, συνεκρούσθη τὴν 15ην 'Ιουνίου μὲ τὰ δημετάλποτα «Μπαρμπέριν» καὶ «Σιταλσύγια», πάντων υποστάτων ζημίας.

ΓΑΑΗΝΗ: Εἰς λιμένα Μαδράς, προσέκρουσεν ἐπ' κάθοι τὸ δημετάλποτον «Σίγκαλθερ» τὴν 11ην 'Ιουνίου, προκλήσαν ζημίας.

ΓΙΑΝΝΙΝΑ: Από Μαδράς διὰ Καλκούττα, προσέρχεται τὴν πρωτὸν τῆς 18ης 'Ιουνίου εἰς τὴν δυτικὴν ζημὴν τοῦ ποταμοῦ Χούνη, ζηνεκόδον, δὲ δι': Ιδίουν τοῦ μέσου τὸ ἀπόγευμα τῆς 21ης 'Ιουνίου.

ΓΚΑΛΑΞ: Συνεκρούσθη τὴν 7ην 'Ιουνίου εἰς Πλατιάνην τοῦ Φιλιππίνων μὲ τὸ δημετάλποτον «Δάνη 'Αλφρέντο», ἀμφοτέρων υποστάτων ζημίας.

ΓΚΑΟΡΙΚ: Από Λέσβον Μπουκάναν, ἔρθασε τὴν πρωτὸν τῆς 20ης 'Ιουνίου εἰς Ντακάρ μὲ ζημίας εἰς τὸ διαστιλοσιμπιεστάς τοῦ ὑπ' ἄριθμον 1, 2 καὶ 3, προσθίθουσας ἐκ κακῆς λιπάνεως ὀψιαλομένης εἰς ἀμέλειαν τοῦ πληρώματος. Μετὰ πρόσχετον ἐπισκευὴν τὸ πλοῖον συνέχισε τὸν πλοῦν του τὴν πρωτὸν τῆς 22ης 'Ιουνίου.

ΓΑΥΦΛΑΔΑ: Εἰς λιμένα Σαντιάγο Χιλής, υπέστη ζημίας εἰς τὸ δεξιὸν φορτωτήρα τοῦ

εἰς τὰς λέμβους.

ΙΩΑΝΝΗΣ Η. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ: Απὸ Τσιταγκόχη, κατὰ τὴν εἰς Τσιταγκόχην ἀφίξεων τοῦ μεσημέριτον τῆς 22ης 'Ιουνίου ἀπόλεσε τὴν δεξιὴν τοῦ ζηγκορχοῦ μὲ 7.5 ἀμιγάτα ἀλύσου.

ΚΑΙΖΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Η.: Απὸ Σαράννα δι' 'Αλεξάνδρειαν, υπέστη τὴν 27ην Μαΐου εἰς Αλγέριον ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν καὶ τὴν ζητικὴν του, τὰς ὀποῖς καὶ ἐπασκεύασεν εἰς Πειραιά τὴν 21ην 'Ιουνίου.

ΚΑΙΤΑΙΝ ΧΟΡΝΜΙΛΟΟΥΤΕΡ: Απὸ Ροζάριο δι' 'Αμβέρσαν μὲ φορτίον σινηρόν, υπέστη τὴν 12ην Μαΐου ζημίας ἐκ κακοκυρίας, ἀφίκην δὲ εἰς προσράμον τοῦ τὴν 6ην 'Ιουνίου.

ΚΑΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: Εἰς Μόζι, ἀνεκοίνωσε τὴν 26ην 'Ιουνίου, διὰ δισπιεστόντος θερμοπλαστικού καυσίμων του.

ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ: Εἴς λιμένα Νεοπόλεως, προσέκρουσεν ἐπ' αὐτῷ τὸ δεξαιμενόπλοιον «Φάρα Παχλαδί» τὴν 20ην 'Ιουνίου καὶ τοῦ ἐπρόξενης ζημίας. Μετὰ προσείσουσαν ἐπισκευάσας ἀνεχωρούσε τὴν 22ην 'Ιουνίου διὰ Περικόν Κόλπων.

ΚΕ'ΙΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ: Απὸ Νιούκαστολ Αὐτοράλιος διὰ Σάντος, διόπι έφικθη τὸν 17ην 'Ιουνίου, υπέστη διαφόρους ζημιάς ἐκ κακοκυρίας, ἀποέσαν καὶ 28 θαρρέλια ὄρυκταλια.

ΚΡΕΣΤΑ: Υπὸ ἐκφόρτωσιν εἰς Τζιμπούτι, υπέστη βλάβην τῶν ἀντλῶν του καὶ ἐξαγείσης την νύκτα τῆς 10ης 'Ιουνίου εἰς τὴν οδόν διαδρομῆς πρός επισκευήν. Παρεθάλεν εἰς νέου, μετὰ τὸ πέρας τῆς επισκευῆς τῶν ἀντλιῶν, τὴν πρωιάν τῆς 15ης 'Ιουνίου καὶ συνέχισε τὴν ἐκφόρτωσιν.

ΚΥΡΙΑΚΗ: Εἰς ἔξωτερικὸν λιμένα Σιγκεπούρης συνεκρούσθη τὸν πριάν τῆς 19ης 'Ιουνίου μὲ τὸ δημετάλποτον «Μπιντάνκη», ἀμφοτέρων υποστάτων ζημίας υπὲρ τὴν ισαλον. Μετὰ προσείσουσαν ἐπισκευάσας, ἀνεκρούσθη τὴν 21ην 'Ιουνίου.

ΛΑΙΑΛΑΨ: Απὸ Ισκεντερούν διὰ Χοραμσάρ, προσήγγισε τὸν μεσημέριαν τῆς 20ης 'Ιουνίου εἰς Ντακάρ συνεπεία οσβαράν ζημιῶν εἰς τοὺς ὑπ' ἀριθμὸν 2 καὶ 6 κυλινδρούς τῆς μπανοντοῦ του, προελθουσῶν ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος.

ΛΗΔΡΑ: Απὸ Αμβέρσαν διὰ Βόρειον Κορέαν, υπέστη ζημίας εἰς τὸν σταυρὸν τοῦ ὑπ' ἀριθ. 2 κυλινδρούς του, τὰς ὀποῖς καὶ ἐπεκεύασεν εἰς Μόζι τὴν 20ην 'Ιουνίου.

ΜΑΡΙΕΛΛΑ: Απὸ Γένοβα δι' Αμβέρσαν, υπέστη τὴν 1ην 'Ιουνίου ζημίας ἐκ κακοκυρίας, ἀφίκην δὲ εἰς προσριμόν του τὴν 9ην 'Ιουνίου.

ΜΙΣΣΕΣ ΧΑΝΔΡΗ: Αφιχθὲν εἰς Γιοκοχάμα, ἀνεκοίνωσε τὴν 26ην 'Ιουνίου διὰ υπέστη ζημίας ἐκ κακοκαιρίας.

ΜΙΤΣΙΚΟ: Προσήραξε τὴν νύκτα τῆς 16ης 'Ιουνίου εἰς Πούντα ντέλ Θράγιες, περὶ τὰ 4 μιλια νοτιῶς τῆς Αλγεδίρας. Μετ' ἀπόρριψιν 700 περίπου τόννων φορτίου, ἀνιστράψθη ὑπὸ τὸν πάνορμα τῆς 26ης 'Ιουνίου διὰ διώσατο τους.

ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ: Απὸ Μέσιο λούνα διὰ Βόρειον Κορέαν, συνεκρούσθη τὸν νύκτα τῆς 14ης 'Ιουνίου ζημίας, τῆς Μπιτσούρεζα με τὸ δεξαιμενόπλοιον «Γκέμ-Πέτι», ἀμφοτέρων υποστάτων ζημίας εἰς ἀρκετά τῶν.

ΜΠΑΜΠΕΡΟ: Απὸ Σπρόν Κύπρου δι' Αύγουστον, υπέστη θραύσιον του ἀξονος κινήσεως τῆς ἀντλίας οσρώσεως τῆς κυρίας μηχανῆς του τὴν 21ην 'Ιουνίου, συνεπεία τῆς ὀποίας προσήγγισε τὴν 20ην 'Ιουνίου. Μετ' ἀντικατάστασιν τοῦ ἀξονος ἀνεχωρούσεν, ε-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ Α.Ε.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

- ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΠΑΣΙΣ ΦΥΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
- ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΣ ΠΡΟΒΑΗΣ ΜΗΚΟΥΣ 150 ΜΕΤΡΩΝ ΠΑΗΡΩΣ ΕΞΩΠΛΙΣΜΕΝΗ
- ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΕΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΕΝΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΜΕ ΚΑΙΝΟΥΡΓΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ 286 - ΠΕΡΑΜΑ

ΤΗΛΕΦ. 462.704 - 465.435

ναι λιαν δυσχερές ν' αποφανθῆ τις έκ προϊμίου περὶ τῆς ματαώσεως τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, ἐφ' οօν τὸν πολεμικὸν κρίσιον ἔναπόκειται ἑκάστοτε εἰς τὸν δικαστήν. "Ἐνδεχόμενον νὰ δύναται τὶς νὰ χρησιμοποιήσῃ—έαν συντρέχουν— τὰς προϋποθέσεις, πρὸς ματαίων θασαὶ ἐδέκεται η Βουλὴ τῶν Λόρδων επὶ συμβάσεων πωλήσεως ε.ι.φ. ἢ ἀλλὰ νὰ ὑποστηρίξῃ, ὅτι ἡ ἐμμόνη εἰς τὴν ἀρχικὴν σύμβασιν ἀπόλυτης εἰς ἀπόλυτον ἀδικίαν. "Ἐν τούτῳ, προκύπτει σαφῶς γενικὴ γνῶμη τῆς ἀγγλικῆς νομολογίας, καθ' ἣν μόνον τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἐκτέλεσίς τῆς συμβάσεως ναυλώσεως κατέστη πλέον δαπανήρ διὰ τὸν ἐκναυλωτήν, ἀλλὰ ἀσκεῖ νὰ θεμελιώσῃ ματαίων τῆς συμβάσεως.

"Ἐπίσης ἀρκετά ἀδριότος είναι ἡ ἔννοια τῆς ἀπολυτοῦ ἀδικίας καὶ δυσχερέως θὰ ὑποστηρίξῃ ἑκάστοτε ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων. "Ἐγκαιρος ἀντιμετώπιος τοῦ ζητήματος κατὰ τὴν κατάρτιον τῆς συμβάσεως, δυνατὸν

νὰ πάρσοκη ἔξασφάλισιν. Τοῦτο π.χ. θὰ πᾶντο νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ εἰδίκης ρήτρας προ-βλεπούσης ὅτι, τὸ πλοίον θὰ πλεύσῃ διὰ τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ. "Ἄνευ δημος τοιούτων εἰδίκων συμφωνιῶν, ἡ ἀγγλικὴ νομολογία δὲν φαίνεται δισταθειμένη νὰ δεκτῇ ὡς μεταβολὴν θεμελιώδως ἀλλοιούσαν ἵνα συμβασιν καὶ ἀγουσαν εἰς ματαίωσιν τούτης, τὸ γεγονός ὅτι, κατὰ τὴν κατάρτιον τῆς συμβάσεως, οἱ συμβαλλόμενοι διετύπωσαν τοὺς οἰκονομικοὺς δρόους αὐτῆς σιωπηράς ἀποβλέποντες εἰς τὴν συνήθη δόδη πλεύσεως διὰ τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ. Τοιαῦτα οικείες εἶναι ζενά πρὸς τὸ ἀγγλικὸν δίλαιον τῶν ἐνοχῶν. Ἐνθα ἡ σύμβασις δεσμεύει κἄντις ὃ μέλλων νὰ ἐκτελέσῃ ταύτην ὑφίσταται ζημιαν ἀντὶ τοῦ προσδοκαμένου κέρδους, καὶ τούτο, βάσει τοῦ άξιωματος "Loss lies where it falls".

Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τὸ λῆπταν δεκαπενήδημερον θὰ πᾶντο νὰ ἀποκληθῇ δραματικόν, λόγῳ σύκι μόνον τῆς ἀνόδου τῶν ναυλών εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῶν ἔπιρπτων καὶ τῆς ἐκπληκτικῆς ευ-φαινούσεως μᾶς περιόδου («μπούμ») διὰ τὰ δεξαμενόπολια, μὲ τετραπλάσιασμὸν τῶν ναυλῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰς μεταπώπεις ποὺ ἐνέφανοι καὶ ποὺ, διὰ πρώτην ἀπὸ τοῦ 1957 φοράν, ἀπεδείχαν ὅτι καὶ οἱ ναυλωταὶ σφάλλουν, ὅταν ὑπέρπιμοὺς τὰς διατάξεις τοπίταταν. "Ἡντασίς εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν, δὲν καὶ ἀρχικῶς κατέστησε δοτακτικὸς τοὺς πλοιο-κτήτας, κατ' οὓδεν ἀναπούσας τοὺς ναυλωτὰς καὶ αἱ πρώται τῆς πημέραι διετήρησον τὰ χαμπλὰ ἐπιπέδα τῶν ἄρχων Μαιοῖ. Βέβαιοι οἱ ναυλωταὶ διὰ τὴν ισχύν των κατωρθώσαν τὸ διαπτήριον ἐν πρεμίᾳ τὴν ἀγάρων καὶ μετὰ τὴν ἔναρξιν τῶν ἔχθροπραξιῶν, ἀ-πέκοντες ἀπὸ μαζίκας ναυλώσεις, τὸ σύντομον δὲ πέρας τοῦ ἀραβοιφαραΐων πολέμου, ἔνισχοντες τὴν θέσιν τῶν καὶ πρὸς στιγμῆν ἀνέκοψε τὸν διαταγμὸν τῶν πλοιοκτη-τῶν. "Ἡ τακτικὴ, δύμα, αὐτὴ τῆς ἀναμονῆς συνεκέντρων τὰ ἀνά τὴν "Υδρόγειον φορτίο καὶ ἡ τελευταῖα σταγών, που ἔχειστετο τὸ ποτήριον διὰ νὰ ζεχειλίσῃ προσετέθη, ὅταν διεπιστώθη ὅτι ἡ δύναμη τοῦ Σουέζ θὰ πα-ραμεινῇ κλειστὴ ἐπὶ ἐν τούλαχιστον ἀκό-μη τρίμηνον, κροτιμοποιουμένη ὑπὸ τῶν "Α-ράβων, οἱ μέσον πολιτικοῦ ἐκδιασμοῦ διὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν "Ιαραπλίνων ἐκ τῶν ὑπὸ σύτων κατακτηθέντων ἀραβικῶν ἔδαφων. Αἱ ἔτιδιρες πετρελαῖα, ἐν ὅψει τοῦ προσε-χοῦν κειμώνος, ἀνταύχουν καὶ ἔγκατελεῖ-ψον τὴν τακτικὴν τῆς ἀναμονῆς, κωρίσσασι

τῶν δεξαμενοπολίων ἀπὸ τὴν ἀγοράν τῶν σιτηρῶν. Οὕτω, καρακτηριστικὸν τῆς τελευταῖας ἔθδομαδος τοῦ μηνὸς ἀπετέλεσεν ἡ ναυλωσίς μεγάλων πλοίων ὑπὸ τῶν πλοιο-κτητῶν δεξαμενοπολίων, ὥστε νὰ δυνηθοῦν νὰ τὰ χρησιμοποίησουν εἰς τὴν τόσον ἐλκυ-στικὴν ἀγορὰν τῶν πετρελαίων, πολλὰ δὲ ἐξ αὐτῶν ἐκρονοαυλῶθισαν, μὲ ἀποτέλεσμα να μεταβληθῆ, προσωρινῶς ἴωσε, ἢ μη εὑ-χάριστος θέσις εἰς ἣν είκον περιέλθει τὰ μπάλκα καρρίερες. Συνέπεια πάντως αὐτοῦ, πότε οἱ σημειωθεῖσαι διαδρομές μεγάλη δραστηριότης καὶ εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν σιτηρῶν καὶ νὰ δελτιωθοῦν οἱ ναύλοι των εἰς τὰ ἀνωτέρω σημειούμενα επίπεδα.

Γα ταύθαρακες: "Ἀρκετά φορτία ἐκλει-σθησαν ἀπὸ Χάμπτον Ρόδος δι" Ιαπωνίαν, Ι-ούλιον καὶ Αὔγουστον, μὲ ναῦλον μεταδύ-δολ. 8 καὶ 9, ἐνώ ἡ ἐξ ὀλλῶν τομέων κινού-ντος δεν ἐνεφάνισεν ιδιαίτεραν δραστη-ριότητα.

"Ἀλλὰ φορτία: Διὰ πρώτην φοράν ἀ-πὸ τοῦ παρελθόντος θερινού παρεπτη-ροῦ ζήτησις διὰ θείον ἐξ Ἀμερικῆς, ἐνώ τὰ πολαιοιδῆρα, ή ζάχαρις καὶ τὰ μεταλλεύματα ἐνεφάνισαν μετρίαν μὲν κίνησιν, ἀλλὰ μὲ αἰσθητῶς δελτιωμένους ναύλους. Ή κατὰ περιοχάς κίνησις τῆς ἀγορᾶς είλενταις κάτωθι:

Νοτιος: "Άμερικη: Σιτρά πότη Πόρτο Αλέγκρες, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Ρίο Γκράντες ντό Κόλπου δι" Ιαπωνίαν δολ. 12,40 καὶ λι-μένων Β. Ειρηνικοῦ δι" Ιαπωνίαν δολ. 9, ἐνώ διὰ Κόντινεντ ἐπληρώνοντο δολ. 3,30 ἐνώ 4,50, ὅ μὲν κλείει μὲ κέρδος δολ. 2 πε-ριούν διὰ τὸ Κόλπον πρὸς Ιαπωνίαν ταξί-διο, δολ. δύο διὰ τὰ πρὸς Κόντινεντ, πεντέ καὶ ὅνα σελλινίων διὰ τὰ πρὸς Ινδίαν καὶ 10 σελλινίων διὰ τὰς ἐξ Αυστραλίας πρὸς Ιν-δίαν μεταφοράς. Αἱ οὐπέσια ποσαὶ θαμμαῖαι, μὲ τίνας ημέρας πρεμίας κατὰ τὴν τρίτην ἐθδομάδα τοῦ μηνὸς καὶ μὲ πανικὸν σκεδῶν κατὰ τὴν τελευταῖαν ἐθδομάδα, δὲ αἱ ναυ-λώσεις καθ' ημέραν ὑπερέθησαν πάσσαν προσδοκίων καὶ οἱ ναύλοι μετεβαλλόντο ἀνά πάσσαν σκεδῶν ὥραν. Ή κατὰ τομεῖς κατά-στοις τῆς ἀγορᾶς είκεν ὡς ἀκολούθως:

Σιτρά: "Η κατὰ τὴν πρώτην ἐθδομάδα τοῦ δευτέρου δεκαπενθημέρου τοῦ μηνὸς σημειωθεῖσα ἀδεβαίτης, παρὰ τὸν εἰς τὸ δεξαμενόλιον σημειωθεῖσαν δραστηριότητα, ἔνεφάνιζε τὴν ἀγοράν ξηρῶν φορτίων εἰς ἔξαιρετικῶς ἡμέρων σημειούν καὶ δεν θὰ πῆται ιδιαίτερος καὶ ποιά τὶς ὑποκύρωσις, ἀν δὲν παρεπηρείτο ἡ ἀθρόα ἀποχωροῦσι

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ



ULYSSES

INDEPENDENT LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ
ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

μεταφορᾶς κατεψυγμένων κρέατων καὶ λοιπῶν παρομοίων φορτίων
καθὼς καὶ ξηρῶν τοιεύτων καὶ ἐπιστροφῆς ἐξ Ελλάδος

BRAZILIAN - ARGENTINIAN

γενικῶν φορτίων καὶ φρούτων

Πράκτορες ἐν Λονδίνῳ: N. & J. VLASSOPULOS LTD.

Πράκτορες ἐν Ἐλλάδι: I. ΠΑΡΑΣΧΟΣ, Μέγαρον Ναυτιλίας - Πειραιεὺς
Τηλέφ. 411.371, 474.216, 474.126

Προσεχῆς ἀφίξις πλοίου - ψυγείου «ULYSSES ISLAND» 7 Ιουλίου

ἀναχώρησης 13 Ιουλίου

Δεχόμενον ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ξηρὰ καὶ νωπά

Προσεχῆς ἀφίξις Πειραιᾶ - ψυγείου M/S «ULYSSES REEFER»

τὴν 5 Αὔγουστου. Προσεχῆς ἀναχώρησης 11 Αὔγουστου
Δεχόμενον ἐπιβάτας, γενικὰ φορτία ὡς καὶ φρούτα
"Αμφότερα Ταχύτητος 16/17 μιλίων

Άπο Χάμπτον Ρόδος γαιάνθρακες δι" Ιαπωνίαν, 50.000 τόννοι, ἐπλήρωσιν δολ. 8 ἐλευθέρα έκφρωτοι, Ιουλίον. Δι" Αμέρι-σον, 10.000 τόννοι σιτού δια 117/6 διὰ Σουέζ και 131/6 διὰ τὸν περίπλουν τῆς Αφρικῆς, ἐλευθέρα έκφρωτοι, Ιουλίον. Δι" Αμέρι-σον - Ρόττερνταμ δι" Αμοτερνταμ 34.000 τόννοι σιτού δολ. 10.50 φιότ., Ιουλίον - Αύγουστον. Διὰ Ρόττερνταμ δι" Αμοτερνταμ 34.000 τόννοι δολ. 5.35 φιότ., Ιουλίον - Αύγουστον. Διὰ Ρόττερνταμ δι" Αμοτερνταμ 34.000 τόννοι δολ. 5.35 φιότ., Ιουλίον - Αύγουστον. Διὰ Λά Πλάτα δι" Αμβέρσαν - Αμβέρσον 10.000 τόννοι σιτού 75/-, ἐλευθέρα έκφρωτοι, Ιουλίον.

Κόλπος Κόλπου δι" ανατολικὴν ὀκτῶν Ινδίας 10.000 τόννοι σιτού 117/6 διὰ Σουέζ και 131/6 διὰ τὸν περίπλουν τῆς Αφρικῆς, ἐλευθέρα έκφρωτοι, Ιουλίον. Δι" Αμέρι-σον - Ρόττερνταμ δι" Αμοτερνταμ 34.000 τόννοι σιτού δολ. 10.50 φιότ., Ιουλίον - Αύγουστον. Διὰ Ρόττερνταμ δι" Αμοτερνταμ 34.000 τόννοι δολ. 5.35 φιότ., Ιουλίον - Αύγουστον - Αμβέρσον 10.000 τόννοι σιτού δολ. 11.50 φιότ., Ιουλίον - Αύγουστον. Διὰ Λίβερντον 11.500 τόννοι σιτού δολ. 9 ἐλευθέρα έκφρωτοι, Ιουλίον. Δι" Ιαπω-νίαν 18.500 τόννοι δολ. 13 φιότ., Ιουλίον - Αύγουστον. Διὰ Βαρεζίλιον 6.500 τόννοι δολ. 5 φιότ., Ιουλίον - Αύγουστον. Διὰ Βαρεζίλιον 13.500 τόννων ἐπέτυχε δολ. 13.50. Διὰ Δανίαν 14.000 τόννων διά Λιβερντον 7.50 φιότ., Ιουλίον - Αύγουστον. Διὰ Σεβίλλην 19.000 τόννοι ἐπλήρωσαν δολ. 7.80, ἐλευθέρα έκφρωτοι, Ιουλίον - Νέα Ορλεάνη - Γιοκοκά-μα, 24.000 τόννοι δολ. 14.

Άμερικανικὴ ἀκτὴ Ατλαντικοῦ: "Άπο Χάμπτον Ρόδος γαιάνθρακες δι" Ιαπωνίαν, 50.000 τόννοι, ἐπλήρωσιν δολ. 8, διά περιόδου οκτώβριος, Αύγουστον. "Άλλο σκάφος 30.000 τόννων ἐλασθε δολ. 8.65, ἐλευθέρα έκφρωτοι, Οκτώβριον. Διὰ Βραζίλιον 10.000 τόννοι δολ. 8.50 νκρός τέρμη, Ιουνίον. Διὰ Κιοκοχάμα 31.500 τόννοι γα-νούρακαν ἐπλήρωσαν δολ. 270.000 κατ' ἀποκόπην, ἐλευθέρα έκφρωτοι, Οκτώβριον. "Άπο άμερικανικὸν λιμένα δι" Ιαπωνίαν 25.500 τόννοι παλαιοίσδηρο δολ. 344.250 κατ' ἀποκόπην φιότ., Σεπτέμβριον - Οκτώβριον. "Άπο Μπράουνσαλ διὰ Ρόττερνταμ δι" Αμοτερνταμ 22.500 τόννοι σιτού δολ. 6.35 φιότ., Ιουλίον. "Άπο Σαίν Λώρενς δι" Ιαπωνίαν λιμένει Μεσογείου 17.600 τόννοι σιτού δολ. 7.25 φιότ., Ιουλίον. "Άπο Μπωμόν 8.000 τόννοι θείο δι" Αγγλίαν 66/- φιότ., Ιουνίον. "Άπο Χάντσον Μπαι 13.000 τόννοι σιτού δι" Αγγλίαν 45/- ἐλευθέρα έκφρωτοι, Ιουλίον. "Άπο Σαίν Λώρενς 21.000 τόννοι σιτού δολ. 5 φιότ., Ιουνίον - Ιουλίον. Διὰ Μπέλφαστ 14.000 τόννοι σιτού δι" Αγγλίαν 45/- ἐλευθέρα έκφρωτοι, Ιουλίον - Αύγουστον. Και ἀπό Μπαι Κομάδη 13.000 τόννοι σιτού δολ. 47/6 ἐλευθέρα έκφρωτοι, Ιουλίον. "Άπο Μεγάλας Λίμνας, μὲ συμπλήρωσιν Σαίν Λώρενς, δι" Αυθέρσον - Ρόττερνταμ - "Αμοτερνταμ, 21.000 τόννοι σιτού δολ. 9.50 ἐλευθέρα έκφρωτοι, Ιουλίον, μὲ δολ. 4.50 διὰ τὸ συμπλήρωμα. Έκ τῶν αὐτῶν λιμένων ωφρώσεως διά Πολωνίαν 12.500 τόννοι κρη-θῆς δολ. 10.90, ἐλευθέρα έκφρωτοι, μὲ δολ. 6.25 διὰ τὸ συμπλήρωμα. "Άπο Μπαι Κομάδη διὰ Ρόττερνταμ δι" Αμοτερνταμ 31.000 τόννοι σιτού δολ. 4.50 φιότ., Ιουλίον.

Άκτη Αμερικανικὴ Ειρηνικοῦ: "Άπο Βανκούμερο διά Βούλδαν 12.000 τόννοι θείο δολ. 13.50 φιότ., Ιουλίον - Αύγουστον. Διὰ Σάν Μάρκος "Αίλαντ διά Φιλιππίνων 12.000 τόννοι γύψου δολ. 10.10 φιότ., Ιουνίον. "Άπο Πόρτ Ελζαμπετ διά Γκλάσγουκον 9.000 τόννοι μαγκανέζ 45/- φιότ., Ιουνίος - Ιουλίος. "Άπο Ιουλίον - Αύγουστον - Γκρούντερον διά Καρδίτσα 20.000 τόννοι σιτού ένσακκισμένου δολ. 23.87 ἐλευθέρα έκφρωτοι, Ιουλίον. Διὰ τὴν ίδιαν ἐργασίαν, πλοίον 12.000 τόννων ἐλασθε δολ. 23.98, ὑπὸ τοὺς ίδιους δο-ρους. "Άπο Μακάπα διά Γουόρκιγκτον 6.000 τόννοι μανκάνεζ 55/- φιότ., Ιουλίον.

Άλλοι τομεῖς: "Άπο Πόρτ Πίοι διά Μπρίστολ Τσάννελ 8.500 τόννοι μεταλλεύμα-τος 82/6 γκρός τέρμη, Αύγουστον - Σεπτέμ-

θριον. 'Από Μπρίσιους διά Λονδίνον - Λίβερπουλ 11.000 τόννοι ζαχάρεως 62/6 φιο, 'Ιούλιον. 'Από Καλκούτα και δευτέρον λιμένα 'Ινδίας, 10.000 τόννοι χυτοσιδήρου δολ. 7,50 φιο, 'Ιουνίου - 'Ιούλιον. 'Από Ντάρμπον δι' 'Ηνωμένων Βασίλειουν 10.000 τόννοι σιτηρών 53/- έλευσθερά έκφροτωας, 'Ιούλιον. 'Από Ντάρμπον δι' 'Ιντρούν ή 'Ιαπωνίαν 15.000 τόννοι χυτοσιδήρου 79/- φιο, Αύγουστον - Σεπτεμβρίουν. 'Από Σαράγκα διά Τζαλάνην 5.500 τόννοι φωφάτων 72/- φιος, 'Ιούλιον. 'Από 'Ακαμπα διά δυτικήν άκτην 'Ινδίας 10.000 τόννοι φωφάτων 49/- φιοτ, 'Ιούλιον. 'Από Κωνταρίντζα διά Ρίο ντε Τζανέιρο ή Σάντος 10.000 τόννοι σιτου δολ. 9 φόμπτ, 'Ιούλιον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ζωρά διά είς χρονοναυλώσεις δεσποτοριότης, με λιαν βελτιωμένους τούς ναύλους. Διπλελόπλιον 51.000 τόννων με 2.050.000 κυδ. πόδδα διά δέματα και 15 μίλια με 55 τόννους φιούσελ δολ. 115.000 κατά μήνα δι' 6-7 μήνας, με παράδοσιν είς 'Αγγλίαν. Διπλελόπλιον 42.800 τόννων με 2.271.000 κ.π., θύμισμα 38 ποδών και 15 μίλια με 39 τόννους φιούσελ 1.500 δαθμών δολ. 2,60 δι' 9 έως 12 μήνας με παράδοσιν Κόντινεντ. Διπλελόπλιον 53.000 τόννων, με 2.205.700 κ.π. και 15,5 μίλια με 58 τόννους φιούσελ δολ. 2,40 διά 12 μήνας με παράδοσιν Κόντινεντ. Πλαιούν 72.070 τόννων, με 2.964.125 κ.π. και 15 μίλια δολ. 2,40 διά 12 μήνας με παράδοσιν Κόντινεντ. Διπλελόπλιον 33.477 τόννων, με 1.640.000 κ.π. και 14 μίλια, με 43 τόννους φιούσελ 1.500 δαθμών δολ. 2,50 διά ταξίδιον ἀπό Κόλπουν είς 'Ινδίας. Διπλελόπλιον 26.160 τόννων, με 1.045.000 κ.π. και 15,5 μίλια με 37 τόννους φιούσελ 1.500 δαθμών δολ. 4,25 δι' 6' έως 12 μήνας με παράδοσιν 'Ιαπωνίας είς Μαλασίουν μετ' έπιστροφής. Διπλελόπλιον 14.995 τόννων, με 708.000 κ.π. και 14 μίλια, με 20 τόννους φιούσελ δολ. 3,20 διά ταξίδιον ἀπό 'Ιαπωνίας είς Μεγάλας Λίμνας. Διπλελόπλιον 9.525 τόννων, με 582.215 κ.π. και 15,5 μίλια με 23,5 τόννους φιούσελ 500 δαθμών € 685 ήμερησιών διά ταξίδιον ἀπό Λίβερπουλ είς 'Ινδίαν. Διπλελόπλιον 10.900 τόννων, με 545.100 κ.π. και 15 μίλια με 22 τόννους φιούσελ 1.000 δαθμών € 610 ήμερησιών διά ταξίδιον ἀπό Ρουέν είς Νότιον 'Αφρικήν μετ' έπιστροφής. Διπλελόπλιον 15.002 τόννων, με 697.000 κ.π. και 14 μίλια με 21 τόννους φιούσελ 1.500 δαθμών δολ. 3,95 διά 5 έως 6 μήνας με παράδοσιν 'Ιαπωνίαν. Διπλελόπλιον 41.653 τόννων, με 1.820.360 κ.π., θύμισμα 37'11', και 15 μίλια, με 42 τόννους φιούσελ 1.200 δαθμών δολ. 2,75 διά δύο ταξίδια ἀπό Πόρτ Χέντλαντ είς 'Ιαπωνίαν.

ΤΑ TANKΕΡΣ

Όταν διά δευτέρα έθοδομάς τού 'Ιουνίου ξεκλειδεί με την 'Ιντασκείλ άνευ έκπτωσεως είς δόλους τούς τομείς, ούδεις θά έφαντάζετο, διτή έκπτωσης τού 60% με την όποιαν εἰσήχθησε ο μήνα αύτού θά έδιπλασιάσετο σε όπεραν διά προσθήκη έντοντας τριών μάλις έθεδουμάδων, σημειούμενης της μεγαλυτέρας ἀπό τού 1956 άνδρον είς την άγοραν των υγρών καυσίμων. Και ομάς αύτον συνέδη, υπό την ουσιαστή πιεσίν των μεγάλων έταιριών πετρελαιού και ίδια B.P., είς την προσπάθειαν δύον αύτών δημος καλύψουν τας υποκρεωσεις εις την συνεπεία της συνεχούς ουσιωρεύσεως αύτών, ποι προεκλεσείσειν ή τακτική της άναμονής και ή διάφευξης τών περι τό Σουνέζ άναμενομένων έξελιξεων. Υπέρ τά 200 δεξαμενόπλοια ένουσλαθησαν έντος μάς έδημάδος, την 22ον 'Ιουνίου μόνον και Β.Ρ. ένουσλασ 50, διά να έπανελθει δι' άλλα 46 τήν 24ην και έπληρωθη ή πάστευτος διά σπημέρον, ναύλος τών 150% υπέρ την Κλίμακα ἀπό Περιούκου Κόλπου δι' Εύρωπου, άντιστοιχών εις 200 σελλίνια κατά τόνουν διά Λονδίνου, έναντι τών 32 πού έπληρωνοντο κατά την έναρξην τών έκθροπραξιών. Ο μέγιστος ναύλος πού έπληρωθη κατά την κρισιμωτέραν στιγμήν τού 1956 διά το αύτο ταξίδιον πέτο 240 σελλίνια. 'Ολα οι άνωτέρου ναυλώσεις άνεψφεροντο είς δύο ταξίδια. 'Η Τέσακο ανεζήτει οκάφη μέχρι 200.000 τόν-

νων διά περίοδον 15 έτών. 'Από πολλού είχε να παρουσιάσθη τοισιάν προφορά.

Δι' έν διό ταξίδια έκ της Καρδιας κάτις έπληρωνοντο την 28ην 'Ιουνίου 70% υπέρ την Κλίμακα είς οκάφη πέριξ τών 30.000 τόννων, ένων έκ της Ιδιας περιοχής πλοίον 18.500 τόννων έλασε 95% υπέρ την Κλίμακα διά συνεχή ταξίδια 6 μηνών.

'Από τόν Περσικόν Κόλπου πρός Σύρωπον διά τόν γύρων της 'Αρβικής έπληρωσην είς πλοία μεταξύ 12.500 και 42.000 τόννων την 28ην 'Ιουνίου 80% υπέρ την Κλίμακα διά δύο συνεχή ταξίδια, ένων τό δεξαμενόπλοιον 'Τάνια Μόναρχη, 27.000 τόννων, έλασε διά Λισσαδώνα 150% υπέρ την Κλίμακα, με φότων 'Ιούλιον.

ΠΑΡΑ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΣΚΑΦΗ

Την Ιανουαρίου 1957 έν και μόνον πετρελαιοφόρον τών 50 κιλ. τόν. έτελει έν υπηρεσία και την Ιανουαρίου 1967 οκταφ 499 των 50 κιλ. τόν. δ.ν. και δύο, συνολικής χωρητικότητος 35.074.000 τόννων δ.ν. έκ των οποίων 38 άνω τών 100 κιλ. τόν. (4,3 έκατον τόν.), πσαν πέδη άποσκολημένα είς τάς μεταφοράς.

Και τό σύνολον σκεδόν τών ύπο παραγγελιών αναφέρεται είς οκάφη άνω τών 50 κιλ. τόν., πσαν 190 τόν. 23,4 έκατομ., έκ των οποίων 59 οκάφη άνω τών 150.000 τόν. δ.ν. (ούνολον 11,9 έκατομ. τόν.).

Τά τρια τέταρτα τών μεταφορών πετρελαιών διενεργούνται από μεγάλα οκάφη άπο τόν Πεσσικόν Κόλπου και την Μέσην 'Ανατολήν. Τά 100 κιλ. τόν. και άνω άποσκολημένα κυριώς μεταξύ Πεσσικού Κόλπου και 'Ιαπωνίας.

Το 1966 διά τού 'Ακρωτηρίου μεταφοροί πετρελαιών έφθασαν τά 19 έκατομ. τόν. σε ναυντινή τών 5 έκατομ. τόν. τού 1965.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορ. 'Αμερικής και Καναδά «ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 40.000 τόν. γεννημάτων Ρότερνταν δολ. 4, άφιον Ρότερνταν και 'Αμερικής δολ. 4,50, 'Ιουνίου 15-25. «ΝΤΗΖΕΡΤ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 32.000 τόν. σίτου Καράτοι δολ. 14,50, άφιον μέσω Ακρωτηρίου δολ. 16,50, με 1.500 τόν. γκρές έκφρωσιν, 'Ιουλίου 10-25.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 31.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 12, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 'Ιουλίου 14-31.

«ΑΛΜΠΑ» (λιβ.) δυο λιμένας Μεγ. Λιμνών και ένα λιμένα Αγ. Λαυρεντίου δολ. 340.800 κατ' άποκοπήν, 'Ιαπωνίαν δολ. 4.000 έκτρα, 'Ιουνίου 25-'Ιουλίου 20.

«ΣΤΕΦΑΝΙΑ» (λιβ.) Κόλπου 13.200 τόν. λιπαρώντων ύμηρα Σάντος δολ. 8,60, ώφιον Πόρτο Αλέγκρε δολ. 8, δολ. 4,50, 'Ιουνίου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 31.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 12,50, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, Αύγουστου 1-20.

«ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ» (λιβ.) Γεωνιγάμας 12.000 τόν. σίτου Καράτοι δολ. 23,98, με 1.000 τόν. έκφρωσιν, 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 'Ιουλίου 5-20.

«ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερα) 25.500 τ. δ.ν. φερτών πολαιοτηρίων δολ. 344.250 φιο, Σεπτεμβρίου 20- 'Οκτωβρίου 30.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβ.) Σέβεν 'Αϊλαντς 19.000 τόν. μεταλλεύματων 'Αμεριτρότου ή 'Υμετίντεν 30/-, 'Ιουνίου 27-'Ιουλίου 7.

«ΦΕΟΦΑΝΙ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Νέαν 'Ορλεάνην 24.000 τόν. γεννημάτων Πιοκοχάμου δολ. 14, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, έποιμας φόρτωσης, «ΜΠΛΑΚ ΝΑΙ·Τ» (π.) λιμένας Κόλπου 9.500 τόν. γεννημάτων Περσύ δολ. 9,60, με 1.000 τόν. έκφρωσιν, 'Ιουλίου 1-15.

«ΑΓΑΛΗΝΗ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 13.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 14, έλευθ. έκφρωσικών, όρχας 'Ιουλίου.

«ΑΛΜΠΙΝΟ» (λιβ.) Χάμπτον Ρόουδ 10.000 τ. δ.ν. γεννημάτων Σάντος δολ. 9, με 750 τόν. έκφρωσιν είς τά 60 σάντες, 'Ιουνίου - 'Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΝΑ» (λιβ.) η ζερόν άμερικ. λιμένας Βο-

«ΣΑΝ ΤΖΑΡΤΖ» (λιβαν.) Βανκούβερ, Βικτόρια, Νιού Ουεστμπριντερ, 10.000 τόν. σίτου άντοποικήν δάκτην 'Ινδίας 80/-, ώφιον δυτικής άντην 82/6, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 'Ιουλίου 5-15.

«ΑΛΚΥΩΝ» Βανκούβερ 10.000 τόν. άνδροχλωρικής ποτάσσης είς σάνκους άντοποικήν δάκτην 'Ινδίας δολ. 11, έφιον δυτικής άντην 11,35, με 1.200 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρωσιν, 'Ιουλίου 10-24.

«ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ» (λιβ.) Βρετ. Κολορδίαν 9.800-10.000 τόν. σίτου Καράτοι δολ. 13, με 2.000 τόν. φόρτωσιν γκρές, 1.000 τόν. έκφρωσιν έλευθέρων, 'Ιουλίου 13-31.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΕΣ» (λιβ.) Καλιφόρνιαν 17.000 τόν. σίτου Καράτοι δολ. 17 γκρές τέρμη, 'Ιουνίου - 'Ιουλίου.

«ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ» άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 12.000 τόν. σίτου Μανίλαν δολ. 9,75, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 'Ιουλίου 7-20.

«ΣΑΝ ΤΖΑΡΤΖ» (λιβαν.) Βρετ. Κολορδίαν, άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 10.000 τόν. γεννημάτων άντοποικήν δάκτην 'Ινδίας 80/-, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 'Ιουνίου - 'Ιουλίου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II» Βανκούβερ 22.500 τ. δ.ν. φορτών άλασσοπέρων 'Ιαπωνίαν δολ. 175.000 φιο, 'Ιουλίου 17-31.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.» (λιβ.) Βρετ. Κολορδίαν και άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 24.000 τόν. έλασσοπέρων, 'Ιαπωνίαν δολ. 9, με 1.000 τόν. έκφρωσιν, 'Ιουλίου.

«ΠΗΓΑΣΟΣ» Καλιφόρνιαν 15.400 τ. δ.ν. παλαιστούδηρων 'Ιαπωνίαν δολ. 12, Αύγουστον - Σεπτέμβριον.

«ΑΘΗΝΑ» Βρετ. Κολορδίαν άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 'Ιουλίου - Αύγουστον.

«ΜΑΡΙΝΑ» (λιβ.) η ζερόν άμερικ. λιμένας Βο-

ΠΗΓΑΣΟΣ,,
ΝΑΥΤΙΚΑΙ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)
ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ
Ε. Ι. ΓΚΟΥΜΑΣ
ΠΕΙΡΑΙ ΕΙΣΥ
ΦΙΛΩΝΟΣ 53
ΤΗΛ. 471.763 - 471.844 - 475.048
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ "ΝΑΥΡΕΓ" ΠΕΙΡΑΙΑ

ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΖΗΤΕΙ:

Διευθυντήν γυνώστην τών Ναυτιλιακῶν ἔργασιων (ναυλώσεις, ἀσφάλειαι κλπ.) μὲ προϋπηρεσίαν κάτοχον] τῆς 'Αγγλικῆς γλώσσης και ἀλληλογραφίας.
Μισθός ίκανοποιητικός.

ΠΑΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:

Σταδίου 33, κ. Γ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΝ, ώραι 12-2 και 7-9 μ.μ.

ρειού Ειρηνικού 31.000 τόν. σίτου Νότιον Κερίου δολ. 9, με 1.000 τόν. θευτ. έκφρωσιν, Αύγουστου 20 - Σπετέμβριου 20.

«ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ» Βανκούβερ 11.000 - 12.000 τόνιον Βορδόν δολ. 13.50, με 3.000 τόν. φόρτωσιν, 750 τόν. έκφρωσιν, Ιουλίου 25 - Αύγουστου 10.

'Εκ Νοτίου' Αμερικής

«ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ» (λιβ.) Μπάχιαν Μπλάνκαν 23.000 τόν. σίτου Κέπι Τάουν - Λορέντζο Μαρκες ρειντις 55/- ένα λιμένα έκφρωσισ, 57/0 δολ. με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 750 τόν. θευτ. έκφρωσιν, Ιουλίου 20 - Αύγουστου 20.

«ΚΙΡΙΝ» Παρασάγκουα, Αντανίνα με συμπλήρωσιν Σάντος 13.000 τόν. άραβασιτού 'Ισπανίας δολ. 16, 750 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. έκφρωσιν, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 7.

«ΛΥΚΟΥΡΤΟΣ» (παν.) άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άριες 8.000 τόν. γεννημάτων 'Αμερικών (153.000 κ.π.) 77/0, όψιν 'Αμερικών, Ροτερέμπερ, 'Αμεριτέρτας 76/3, Σάντα Φε 1/3 έξτρα, 3.000 τόν. θευτ. έκφρωσιν, Ιουνίου 24 - Ιουλίου 5.

«ΜΑΝΔΡΑΚΙ» (παν.) άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άριες 10.000 τόν. γεννημάτων 'Αμερικών, 'Αμεριουργού ρειντις 75/-, με 3.000 τόν. θευτ. έκφρωσιν, Ιουλίου 27 - Ιουλίου 10.

«ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ» (λιβ.) Μεσίφε, Μασέριο 10.000 τόν. ζαχαρών εις σάκους δύο λιμένων Μπορτού - Ναντίν πειντς 75/6, με 750 τόν. φόρτωσιν, 750 τόν. έκφρωσιν, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 12.

«ΑΡΙΣΤΕΙΑΗΣ» (λιβ.) Βιτόρια 10.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Ιλισσάνων 55/-, με 4.000 τόν. φόρτωσιν, 2.000 τόν. έκφρωσιν, άμεσος φόρτωσις.

'Εξ Αγγλίας - Κόντινεντ

«ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ» (λιμερικό) Σάντερλον παλαιο-σιδηρά Βαρμπόλο λίρας 57.500, όψιν μίσθιον 'Ακρατηρίου 25/- έξτρα κατά τόνους φίο, Ιουνίου 23 - Ιουλίου 5.

«ΙΩΑΝΝΗΣ» (λιβ.) Τιτς 12.500 τόν. λιπαρού παν δυτικής ωκτής 'Ινδιας 107/6, όψιν 1.000 τόν. φόρτωσιν, 110/0, όψιν μίσθιον 'Ακρατηρίου 132/6, με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρωσιν, Ιουνίου 20 - 30.

'Εξ Αυστραλίας, Ινδίας και 'Απω Ανατολής

«ΝΟΡΟ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ» Βορδόν 12.000 - 13.000 τόν. ζαχαρών χίμα αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 10 μίσθιος Σουεζ, δολ. 12 μίσθιος 'Ακρατηρίου, με 800 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρωσιν, Ιουλίου 1 - 15.

«ΟΔΥΣΣΕΙΟΝ» Σαγκάνης 9.800 τόν. όρουζης Κευλάνην 49/9, με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 600 τόν. έκφρωσιν, Ιουλίου 1 - 15.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» Φιλιππίνας 20.000 τόν. ζαχαρών χίμα αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6, με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρωσιν, Ιουλίου 5 - 20.

«ΕΦΕΒΙΑΛΚΑ» Σαγκάνης 10.000 τόν. όρουζης εις σάκους Κευλάνης 46/9, με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 600 τόν. έκφρωσιν, Ιουλίου 5 - 19.

«ΔΕΣΠΩΝ» (π.) Βορδόν 10.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Νάχας και ένα λιμένας 'Ισπανίας δολ. 8, Ιουνίου 23 - Ιουλίου 5.

«Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΚΡΗΤΗ» Κωνσταντίναν 10.000 τόν. σίτου Ρίον Ιανείρου ή Σάντος δολ. 9, με 1.200 τόν. φόρτι, 1.000 τόν. έκφρωσιν εις 60 σάντες, Ιουλίου 15 - 31.

«Εκ παντοίων άλλων άγορών

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» δυτικής ωκτής Μεξικού 12.000 γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρειντις δολ. 10, με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. έκφρωσιν, Ιουλίου 4 - 20.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» Ακάρπαν 10.000 τόν. φωφέτων δυτικής ωκτής 'Ινδιας 49/-, όψιν 1.000 τόν. φόρτωσιν, 51/6, με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρωσιν, έναρξης Ιουνίου 26.

«ΠΡΕΖΙΝΤΕΝ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ» (λιβ.) Ακάμπαν 10.000 τόν. φωφέτων δυτικής ωκτής 'Ινδιας 49/-, όψιν 1.000 τόν. φόρτωσιν, 51/6, με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρωσιν, έναρξης Ιουνίου 25.

«ΑΛΕΑΝΔΡΟΣ» (κυπρ.) Ακάμπαν 10.000 τόν. φωφέτων δυτικής ωκτής 'Ινδιας 49/-, όψιν άνα-

τολικήν άκτην 51/6, με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρωσιν, Ιουλίου 12 - 22.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ» 14.500 τ. d.w. (671.000 κ.π., 15 - 15½ μίλ., 25 - 26 τόν. φιούλ δύλ και ίζ τόν. υπήρξε δύλ) δολ. 3.85, παράδοσις Τόκιο Μπαΐη 'Ιουνίου 1 - 15, έπαναποράδοσις 'Ισπανίας, δύο κυκλικά ταξίδια Ειρηνικού.

«ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (λιβ.) 55.000 τ. d.w. (2.400.000 κ.π., 15 - 15½ μίλ., 60 τόν. φιούλ δύλ και 2½ τ. ντηζέλ δύλ) δολ. 1.67½, ταξίδια τριών μηνών, παράδοσις έπαναποράδοσις 'Ισπανίας, Ιουλίου.

«ΠΗΝΕΑΟΠΗ» 14.505 τ. d.w. (718.000 κ.π., 14½ μίλ., 24 τόν. φιούλ δύλ και 1 τ. ντηζέλ δύλ) δολ. 3, παράδοσις Κοκούφαν ή Βακαγιάδα μείντις 'Ιουνίου 25 - 'Ιουλίου 4, έπαναποράδοσις Γκάλεστον - Νιού Χάφεν ρείντης.

«ΜΑΡΙΕΛΑ» 7.352 τ. d.w. (331.000 κ.π., 12½ μίλ., 10 τόν. φιούλ δύλ) δολ. 1.100 ήμερησίων, οψίων κυκλικών ταξίδιον δολ. 1.300 ήμερησίων, παράδοσις δυτικήν Μεσόγειον τέλος 'Ιουνίου, έπαναποράδοσις λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου.

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» (λιβ.) 44.43 τ. d.w. (669.000 κ.π., 15 - 15½ μίλ., 24 τόν. φιούλ δύλ και 1½ τ. ντηζέλ δύλ) δολ. 4.80, άψινος παράδοσις δισπλέοντας Ντάπολιν, έπαναποράδοσις 'Ισπανίας μέσω άνωτης όχτης 'Ημαρένιαν Πολιτειών.

«ΑΕΙ-ΙΚ ΠΛΑΣΙΤΣ» (λιβ.) 23.550 τ. d.w. (1.666.000 κ.π., 13½ μίλ., 48 - 50 τόν. μπώνκερ C) δολ. 3.50, πλέον 8δκ. 600 δώρων παράδοσις Σηπάτη 'Ιουλίου 12 - 25, έπαναποράδοσις 'Ισπανίας.

«ΑΙ-ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡΡΑ» (λιβ.) 21.016 τ. d.w. (962.000 κ.π., 16 μίλ., 34 τόν. φιούλ δύλ και 1½ τόν. ντηζέλ δύλ) δολ. 3, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 'Ιουλίου 14 - 30, έπαναποράδοσις αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (θάττης).

«ΦΟΥΡΟΠΑΝ ΜΟΝΑΡΚ» (παν.) 30.516 τ. d.w. (1.338.910 κ.π., 15½ μίλ., 74 τόν. μπώνκερ C) δολ. 2, παράδοσις 'Ισπανίας 'Ιουνίου 26 - 'Ιουλίου 4, έπαναποράδοσις 'Ιταλίας μεσών Βρετ. Κολομβίας.

«ΕΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ» 14.820 τ. d.w. (685.000 κ.π., 13 - 13½ μίλ., 20 τόν. φιούλ δύλ και 1½ τόν. ντηζέλ δύλ) δολ. 4.10, παράδοσις Νίουνεντ 'Ιουνίου 20 - 27, όψιν Θουλίγκτον 'Ιουνίου 28, έπαναποράδοσις 'Ισπανίας μέσω Νέας Καληδονίας.

«ΚΑΛΑΣΙΚ» 10.771 τ. d.w. (493.000 κ.π., 10 - 10½ μίλ., 26 - 27 τ. μπώνκερ C) 16/ - ένα κυκλικόν ταξίδιον Κρέτας, Κίνας, Νοχάντα, παράδοσις και έπαναποράδοσις 'Ισπανίας από Ίης 'Ιουλίου.

«ΛΙΝΤΑ» 18.750 τ. d.w. (895.000 κ.π., 15 μίλ., 28 τόν. φιούλ δύλ) δολ. 2.90, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 'Ιουλίου 1 - 15, έπαναποράδοσις αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θάττης).

«ΑΘΑΛΗΤΗΣ» 10.600 τ. d.w. (492.000 κ.π., 14½ μίλ., 45 τόν. μπώνκερ C) 22/9 παράδοσις δισπλέοντας Καλκούτων 'Ιουνίου 21 - 25, έπαναποράδοσις 'Ισπανίας.

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» (λιβ.) 26.160 τ. d.w. (1.045.000 κ.π., 15½ μίλ., 31 τόν. φιούλ δύλ και 1½ τόν. ντηζέλ δύλ) δολ. 4.25, ένα κυκλικόν ταξίδιον Μαλασίας, παράδοσις και έπαναποράδοσις 'Ισπανίας αρχών 'Ιουλίου.

«ΕΝΤΕΦΙΟ ΣΚΑΪ-Υ» (λιβ.) 21.900 τ. d.w. (1.100.000 κ.π., 15 μίλ., 31 τόν. φιούλ δύλ και 1½ τόν. ντηζέλ δύλ) δολ. 3, παράδοσις δισπλέοντας Βρετ. Κολομβίαν 'Ιουλίου 1 - 15, έπαναποράδοσις 'Ισπανίας 15 - 20.

«ΤΑ ΔΕΞΙΑ ΜΕΝΟΝΤΟΙ ΤΟΠΟΙ» (λιβ.) 14.000 τόν. φόρτωσις δισπλέοντας Βρετ. Κολομβίαν 'Ιουλίου 1 - 15, έπαναποράδοσις 'Ισπανίας.

«ΤΑ ΔΕΞΙΑ ΜΕΝΟΝΤΟΙ ΤΟΠΟΙ» (λιβ.) 14.000 τόν. φόρτωσις δισπλέοντας Βρετ. Κολομβίαν 'Ιουλίου 1 - 15, έπαναποράδοσις 'Ισπανίας.

«ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗΣ» Περσικόν Κόλπον 58.000 τόν. Γαλλίαν 30% πλέον 'Ιντασκέλ, 'Ιουλ. 14.

«ΠΛΑΙΟΝΙΑΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 18.000 τ.

«Απ. Ανατολήν 65% πλέον 'Ιντασκέλ, 'Ιουνίου 28.

«ΜΑΡΝΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 24.000 τ. άμερικ., λιμένας δισπλέοντας 'Ατλαντικού 50% πλέον 'Ιντασκέλ, δύο συνεχή ταξίδια όψιν ένα Ειρηνικού, 'Ιουνίου 25.

«ΑΙΣΤΡΕΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 19.000 τόν. άμερικανικούς λιμένας δισπλέοντας 'Ατλαντικού 50% πλέον 'Ιντασκέλ, δύο συνεχή ταξίδια όψιν ένα Ειρηνικού, 'Ιουνίου 26.

«ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΥ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.000 τόν. άμερικ. λιμένας δισπλέοντας 'Ατλαντικού 50% πλέον 'Ιντασκέλ, δύο συνεχή ταξίδια όψιν ένα Ειρηνικού, 'Ιουνίου 27.

«ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥ-Υ ΤΖΩΡΤΖ» Καραϊβικήν 16.500 τόν. άμερικ. λιμένας δισπλέοντας 'Ατλαντικού 50% πλέον 'Ιντασκέλ, δύο συνεχή ταξίδια όψιν ένα Ειρηνικού, 'Ιουνίου 19.

«ΚΑΤΙΝΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 24.000 τόν. άμερικανικούς λιμένας δισπλέοντας 'Ατλαντικού 50% πλέον 'Ιντασκέλ, δύο συνεχή ταξίδια όψιν ένα Ειρηνικού, 'Ιουνίου 20.

«ΑΙΣΤΡΕΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικ. λιμένας δισπλέοντας 'Ατλαντικού 50% πλέον 'Ιντασκέλ, δύο συνεχή ταξίδια όψιν ένα Ειρηνικού, 'Ιουνίου 21.

«ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗΣ» Περσικόν Κόλπον 18.500 τόν. άμερικ. λιμένας δισπλέοντας 'Ατλαντικού 50% πλέον 'Ιντασκέλ, δύο συνεχή ταξίδια όψιν ένα Ειρηνικού, 'Ιουνίου 22.

«ΣΠΑΝΗΤΟΥΑΙΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικανικούς λιμένας δισπλέοντας 'Ιντασκέλ, 'Ιουνίου 14.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τόν. άγγλιαν, Κόντινεντ, άμερικανικούς λιμένας δισπλέοντας 'Ατλαντικού 10% πλέον 'Ιντασκέλ, 'Ιουνίου 15.

«ΕΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΠΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τόν. άγγλιαν, Κόντινεντ, άμερικανικούς λιμένας δισπλέοντας 'Ατλαντικού 35% πλέον 'Ιντασκέλ, 'Ιουνίου 15.

«ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» Καραϊβικήν 18.000 τόν. Παναρά 10% πλέον 'Ιντασκέλ, 'Ιουνίου 12.

«ΟΣΑΕΝ ΗΓΚΡΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.500 τόν. ήσπειαν αμερικανικούς λιμένας δισπλέοντας 35% πλέον 'Ιντασκέλ, 'Ιουνίου 14.

«ΚΟΝΤΕΣΣΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.500 τόν. άμερικανικούς λιμένας δισπλέοντας 'Ατλαντικού 50% πλέον 'Ιντασκέλ, δύο συνεχή ταξίδια όψιν ένα Ειρηνικού, 'Ιουνίου 15.

«ΣΕΙΡΙΟΣ» Περσικόν Κόλπον 24.000 τόν. άγγλιαν, Κόντινεντ, δύο συνεχή ταξίδια, 25% πλέον 'Ιντασκέλ, άρχιος 'Ιουλίου.

«ΚΟΣΜΙΚ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 46.000 τόν. Βραζίλιον 85% πλέον 'Ιντασκέλ, 'Ιουνίου 24.

«ΚΑΔΜΟΣ» Καραϊβικήν 20.000 τόν. καθαρά 'Απ. Ανατολήν 5% πλέον A.T.R.S., τέλος 'Ιουνίου - άρχιος 'Ιουλίου.

«ΜΙΛΗΤΟΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 27.000 τ.

τέλοιον 45% πλέον 'Ιντασκέλ, δύο συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου.

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ» Περσικόν Κόλπον 31.000 τόν. Ιταλίαν 45% πλέον 'Ιντασκέλ, δύο

«ΤΑΥΡΟΣ» Καραϊβικήν 30.000 τόν. 'Απωτήλην 10% θάττην A.T.R.S., 'Ιουνίου.

«ΕΚΑΣΣΑΝΔΡΑ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 21.000 τόν. άμερικ. λιμένας δισπλέοντας 'Ατλαντικού (θάττης), 'Ιουνίου 24.

«ΚΑΔΜΟΣ» Καραϊβικήν 20.000 τόν. (καθαρά) 'Απ. Ανατολήν 5% πλέον A.T.R.S., φόρτωσις τέλος 'Ιουνίου - άρχιος 'Ιουλίου.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ» Καραϊβικήν 24.000 τόν. άμερικ. λιμένας δισπλέοντας 'Ατλαντικού 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 32½% πλέον 'Ιντασκέλ, 'Ιουνίου 18.

«ΑΡΤΕΜΙΣ» Καραϊβικήν 24.000 τόν. άγγλιαν, Κόντινεντ 32½% πλέον 'Ιντασκέλ, 'Ιουνίου 18.

«ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 80.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 30% πλέον 'Ιντασκέλ, 'Ιουνίου 19.

«ΕΙΩΝΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» Β. Μπουζιάν 18.000 τόν. Άριες 25% θάττην 'Ιντασκέλ, 'Ιουλίου 1 - 15.

«ΛΟΙΝΤΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερικ. λιμένας δισπλέοντας 'Ατλαντικού 30% πλέον 'Ιντ

συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου.

«ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 15.500 τόν. κωφάρα Χόγκ Κόγκ, Νότιον Κορίαν, 'Ιαπωνίαν 100% πλέον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουλίου 8.

«ΕΦΕΣΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 26.000 τόν. άμερικανικούς λιμένας ἀκτής 'Ατλαντικού 50% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 2.

«ΜΕΛΙΤΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.500 τόν. άμερικανικούς λιμένας ἀκτής 'Ατλαντικού 50% πλέον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουλίου 10.

«ΜΑΡΑΛΙ» Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας ἀκτής 'Ατλαντικού 50% πλέον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουνίου 25.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.500 τόν. άμερικ. λιμένας ἀκτής 'Ατλαντικού 55% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο φορές 60% πλέον, 'Ιουνίου 27.

«ΜΙΝΑΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 31.000 τόν. Γαλλίαν 50% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου.

«ΕΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ» (παν.) Περισκόν Κόλπον 15.500 τόν. Γαλλίαν 65% πλέον 'Ιντασκέιλ, τρία συνεχή ταξίδια, όρχας 'Ιουλίου.

«Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» Περισκόν Κόλπον 32.000 τόν. Γαλλίαν 50% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΑΕΡ» (λιβ.) Μεσόγειον 23.500 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 10% έλαπτον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουνίου 14.

«ΡΟΚΟΣ Β.» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τ. Καλιφόρνιαν 33% έλαπτον 'Ιντασκέιλ, έτοιμος φόρτωσης.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» (παν.) Περισκόν Κόλπον 28.000 τόν. Νόρδερν ρέιντ, Τρίνινταν 25% έλαπτον 'Ιντασκέιλ, δύο φορές 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 20% έλαπτον, 'Ιουνίου 26.

«ΦΑΝΤΟΜ» (λιβ.) Μαρακάιπο 38.000 τόν. Τρίνινταν 55% πλέον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουνίου 20.

«ΝΕΦΕΛΗΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 38.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 60% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, 'Ιουνίου 22.

«ΜΑΡΙΑ» Περισκόν Κόλπον 38.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 60% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, 'Ιουνίου 26.

«ΙΩΑΝΝΑ Β.» Καραϊβικήν 18.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 60% πλέον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουνίου 27.

«ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 28.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουνίου 26.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 34.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 65% πλέον 'Ιντασκέιλ και είν συνεχείς δύο συνεχή ταξίδια από Καραϊβικήν εἰς άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 70% πλέον, δύο φορές 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 63% πλέον, 'Ιουλίου 11.

«ΡΟΚΟΣ Β.» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τόν. Βραζιλίαν 140% πλέον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουλίου 10.

«ΜΕΛΟΝΤΙΚΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 63.000 τόν. Βραζιλίαν 75% πλέον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουλίου 28.

«ΣΠΗΝΤΤΟΥΑΙΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τ. Πουέρτο Ρίκο 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουλίου 27.

«ΒΙΟΛΕΤΤΑ» Περισκόν Κόλπον 17.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 65% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 1.

«Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ» Περισκόν Κόλπον 18.500 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 65% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 1.

«ΑΡΤΕΜΙΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 13.000 τ. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 65% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 1.

«ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΗΣ» Περισκόν Κόλπον 24.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 65% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 2.

«ΠΟΥΚΟΥ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 16.000 τόν. 65% πλέον 'Ιντασκέιλ 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 2.

«ΚΑΙΤΗ Ν.» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 20.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 65% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 2.

«ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ» Περισκόν Κόλπον 24.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 65% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 22.

«ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 15.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 65% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο φορές 27.

«ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΧ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 27.500 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 65% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 29.

«ΘΑΣΟΣ Α·Ι·ΑΝΤ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 17.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου 10.

«ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ» Περισκόν Κόλπον 24.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου 23.

«ΔΩΡΑΣ» Περισκόν Κόλπον 17.500 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου 28.

«ΑΕΛΛΩ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 32.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου 29.

«ΜΑΡΑΛΙ» Περισκόν Κόλπον 32.000 τόν. Καρδιγάνα 100% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου 20.

«ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 48.000 τόν. Βραζιλίαν 150% πλέον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουλίου 22.

«ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝΗ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 32.000 τόν. Βραζιλίαν 150% πλέον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουλίου 21.

«ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ» Περισκόν Κόλπον 15.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΑΙΣΩΠΟΣ» (κυπρ.) Περισκόν Κόλπον 16.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΑΛΛΙΣΟΥΝΑ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 19.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΚΟΝΤΕΣΣΑ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 19.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ» Περισκόν Κόλπον 24.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΤΑΥΡΟΣ» Περισκόν Κόλπον 32.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΑΓΓΕΛΛΑ Φ.» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 24.500 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΠΕΡΣΕΝΣ» Περισκόν Κόλπον 24.500 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΑΓΓΕΛΙΑΝ ΤΑΞΙΔΙΑ» Περισκόν Κόλπον 18.500 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 24.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 10.

«ΕΠΟΜΑΧΟΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 18.500 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου 24.

«ΣΑΒΙΝΑ» Περισκόν Κόλπον 34.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 10.

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 18.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 7.

«ΑΝΔΡΕΑΣ Β.» Περισκόν Κόλπον 32.000 τόν. Γαλλίαν 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, Αύγουστον 15.

«ΕΦΥΡΑ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 75.000 τόν. διατομάς, δύο συνεχή ταξίδια, 60% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 8.

«ΑΝΕΜΟΣ Σ.» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 53.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 72½% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 25.

«ΕΓΚΛΩΡΙΚ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 85.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 72½% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 8.

«ΕΝΤΟΝΑ ΦΛΟΥΔΑ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 18.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 18.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 19.500 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΕΑΝΟΜΕΣ ΕΞΠΑΡΕΡ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 47.500 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 14.500 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 14.500 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΕΡΑΤΩ» Περισκόν Κόλπον 24.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 24.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικ. λιμένας ἀκτής 'Ατλαντικού, λιμένας Κόλπου 50% πλέον 'Ιντασκέιλ, έτοιμος φόρτωσης.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.500 τόν. άμερικ. λιμένας ἀκτής 'Ατλαντικού 85% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο φορές 95% πλέον, συνεχή ταξίδια έξι μηνών, Αύγουστον.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ.» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 18.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Σεπτέμβριον 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Σεπτέμβριον 8.

«ΑΡΗΣ ΙΙΙ» Περισκόν Κόλπον 18.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Σκανδιναվιαν, Μεσόγειον 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 10.

«ΚΑΤΙΝΑ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 24.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Σκανδιναվιαν, Μεσόγειον, 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 21.

«ΜΑΡΙΠΕΡΑΛΑ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 24.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Σκανδιναվιαν, Μεσόγειον, 70% πλέον 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Αύγουστον 25.

«ΠΑΡΝΗΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 37.000 τόν. Τενερίφης 80% πλέον 'Ιντασκέιλ, τρία συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΑΔΕΛΦΩΝ Γ. ΚΟΡΩΝΑΙΟΥ Ο.Ε.

ΑΚΤΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΤΗΛΕΦ. 462.071

ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΜΕΛΗΜΕΝΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΒΑΣΕΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΣ ΕΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣ, ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΣ

ΠΛΟΙΩΝ ΚΛΑΣΕΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΝΗΟΤΝΟΜΟΝΩΝ.

OUZO "SANS RIVAL", ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΠΡΟΣ ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΡΗ ΤΗΣ ΓΗΣ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ
ΤΗΣ Α.Μ. ΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α'

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΠΡΟΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΝ ΠΛΟΙΩΝ

MONTREAL

International Bonded Stores Inc.
P.O.B. 130
LA PRAIRIE

NEW YORK

Barton Distillers Import Corp.
75 East - 55th. Street
NEW YORK, 22

WILMINGTON

Jakes' Ship Chandlers
233 King Street

BALTIMORE

Connor Trading Co.
33, South Gay Street
BALTIMORE 3. MD.

COLON, Panama

Cyrca S.A.
Apartado 976

MONTEVIDEO

General Stores S.A.
Colon 1501

SINGAPORE

Straits Marine Co. Ltd.
Chartered Bank Chambers
P.O.B. 2148

GIBRALTAR

Saccone & Speed

DUTY FREE



LONDON

Rachovides Bros. & Co. Ltd.
9, Whites Row
LONDON E. 1

ANTWERP

Avimar S.A.
39, Frankrijklei St.

AMSTERDAM

M. N. Fiorentinos
Amsterdamseweg 386
Amstelveen

ROTTERDAM

Atlas & Economic Shipstores
P.O.B. 1370

HAMBURG

"TUXEDO"
Spaldingstrasse 110
2 HAMBURG I

BREMEN

"TUXEDO"

GENOA

A. FOTIADIS
Via del Campo N. 13 - 10

MALTA

Capt. Caruana
12, Kingsway
VALETTA



ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΙΣΤΙΣ

Μὲ τὶς εἰδικὲς Ὑπηρεσίες ναυτικῆς πίστεως
ἢ Ἰονικὴ καὶ Λαϊκὴ
Τράπεζα Ἐλλάδος
έξυπηρετεῖ τὸν ναυτικὸν κόσμο
σὲ πολλούς τομεῖς:
Χρηματοδοτεῖ ἐπισκευὲς καὶ μετασκευὲς πλοίων
σὲ Ἐλληνικὰ ναυπηγεῖα.
Προεξοφλεῖ ὄφειλομένους ναύλους.
Χρηματοδοτεῖ Ναυτικὰ Γραφεῖα.
Χορηγεῖ δάνεια γιὰ τὴν ἀγορὰ πλοίων.
Ἀναλαμβάνει τὴν ἀσφαλῆ καὶ ταχεῖα μεταφορὰ
κεφαλαίων ἀπὸ ναυτιλιακὲς ἔργασίες.
Οσοι γράφουν ἀπὸ τὸ Ἐξωτερικὸν παρακαλοῦνται
νὰ χρησιμοποιοῦν τὸν ἀγγλικὸν τίτλο:
IONIAN AND POPULAR BANK OF GREECE
καὶ τὴν τηλεγραφικὴ διεύθυνσι :
IONPOPBANK

**ΙΟΝΙΚΗ
ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ
ΤΡΑΠΕΖΑ
ΕΛΛΑΔΟΣ**

ΤΑΞΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΩΝ

Οἱ ναυτικοὶ καὶ ὅλοι οἱ μετανάστες,
ποὺ ἐμβάζουν χρήματα μέσῳ τῆς
Ἰονικῆς καὶ Λαϊκῆς
Τραπέζης Ἐλλάδος
γνωρίζουν καλὰ ὅτι οἱ οἰκογένειές των
θὰ τὰ λάθουν ταχύτατα καὶ θὰ τὰ είσπράξουν
χωρὶς ταλαιπωρίες.
Τὸ εύρυτατο δίκτυο Ὑποκαταστημάτων
τῆς Τραπέζης
έξασφαλίζει
καὶ συγχρονισμένη ἔξυπηρέτησι.
Τὸ προσωπικὸν τῆς Τραπέζης μὲ προθυμία
φροντίζει γιὰ τὴν προστασία
καὶ καλὴ διαχείρισι τῶν χρημάτων
τῶν ναυτικῶν
καὶ τῶν μεταναστῶν
καὶ ἔκτελεῖ τὶς ἐντολές των.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ
ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν.	έτ. «Εύρώτας»	48	3596	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 17 'Ιουν. διά Γουαμπά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηνούσαις»	29	1943	άνεκ. Πειραιά 23 'Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιθύνς)
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Π. Πανταζάτος κλπ.	45	2302	άνεκ. Θεούτα 6 'Ιουν. διά Πόρτ Σαιδ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	έτ. «Εβδομά»	58	8952	άνεκ. Τζιμπούτι 4 Μαΐου διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΞΥΛΑΣ	έτ. «Σάλις»	40	2912	διπλής Γέρρωστάρ 24 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα 'Οσεάνικα»	57	11630	άνεκ. Λά Πλάτα 21 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιαν
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	1920	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΑΝΝΑ	Κουτλάκης - Θανόπουλος	39	1000	διπλής 'Άμβερσαν 24 'Ιουν. διά Μπιλμπάο
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	έτ. «Σάντα 'Αναστασία»	56	7420	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	Α. Τούντας κλπ.	49	1528	έφθ. Κουέδι 16 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	54	6498	έφθ. Λέικκενεν Χάρμπορ 15 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	έτ. «Μαριτάιμ»	55	8450	έφθ. Κόμπε 23 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	έργει Κυνόδοσυραν από 4 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντρεβέρζιν»	51	7066	διπλής Παναμά 6 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	I. Κατοίπετος	37	1272	άνεκ. Πόρτ 'Επιεν 12 'Ιουν. διά Μπάρι
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοι	35	1217	εἰς Πειραιά από 17 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΟΝ	Ρούσος - Μπαλόπποτος	29	2569	διπλής Κων. πολιν 29 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	Γ. 'Αποστολόπουλος	17	1860	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Σάν Θεράπων	46	5617	άνεκ. Ντάρεν 21 'Ιουν. διά Γουαμπά
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Κύρλε»	44	1902	έφθ. Βνουττόν 24 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεκ. 'Ειδονομασθ 24 'Ιουν. διά Καναδά
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. Βλάχος	46	2414	έφθ. Τζιμπούτι 22 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Ντάμπα»	51	2029	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Κυκλαδίκη»	29	3963	άνεκ. Τζένταν 5 'Ιουν. διά Σουέζ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V	έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11558	άνεκ. Χοινάρηκ 22 'Ιουν. διά Γκηλογκ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ VI	έτ. «Μικάντα»	44	7150	έφθ. Μπάνανκαρ 29 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ VII	έτ. «Μοριάντες»	55	8254	άνεκ. Πρίν Ρούπερτ 10 'Απρ. διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ	Καραβᾶς	54	1978	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	57	9921	άνεκ. Γιοκοχάνων 20 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάρινερ»	54	11077	έφθ. Σουανόν 24 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	έτ. «Ρουτούνιας»	47	1926	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΥΡΑ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	46	1892	άνεκ. Λονδίνον 23 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΓΓΛΑ-ΓΑ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	διπλής Κων. πολιν 8 'Ιουν.
ΑΓΓΩΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άργω - Έλλας»	46	5383	άνεκ. Πειραιά 21 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αύλις»	35	3724	άνεκ. Θεούτα 23 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοεσάνικα»	42	7255	έφθ. Ταϊτανκόγκ 20 'Ιουν.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιληάς	44	1545	άνεκ. Πειραιά 21 'Ιουν. διά Βάτικα
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατης	31	2992	έφθ. Γλασκώνην 25 'Ιουν.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Μαριμάρα»	43	7216	άνεκ. Τζιμπούτι 7 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλλομαρ»	59	8132	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 5 'Ιουν. διά Τζακάρταν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανόπασιφικ»	56	2863	έφθ. Νέαν 'Υδακν 23 'Ιουν.
ΑΘΟΗΝΤΗΣ	'Ελλ. Γραμμή Ν. Αμερικής	53	3575	άνεκ. Μη. 'Αύρες 15 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΘΟΛΟΝ	έτ. «Αθλητής»	45	7664	Έφθ. Καλκούτταν 14 'Ιουν.
ΑΘΩΣ	έτ. «Αθλος»	45	13570	διπλής Παναμά 22 'Ιουν. διά Τάμπα
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αίτζιαν»	44	2933	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουν.
ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	έφθ. Οίσκαν 23 'Ιουν.
ΑΙΗΤΖΑΣ	έτ. «Μπελδιέντο»	43	7259	διπλής Κων. πολιν 18 'Ιουν. διά Μπουργκάς
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 5 'Ιουν. διά Ανατολήν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Φρεύτερες Τρανοπ.»	56	9090	έφθ. Πόρτ Λίνκολν 21 'Ιουν.
ΑΙΤΟΔΙΑ	έτ. «Σάρονικ»	61	14431	έφθ. Πόρτ Αλμπέρνι 23 'Ιουν.
ΑΚΡΟΤΗΡΙ	έτ. «Αστροπρόπιτα»	49	4297	έφθ. Κων. πολιν 21 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. Παπαδόπητροι	48	8550	άνεκ. Θέσσαλον 18 'Ιουν. διά Μουμάσα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	έτ. «Αλεμάτη»	59	9735	διπλής Κων. πολιν 18 'Ιουν. διά Μπουργκάς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ Ζ.	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	άνεκ. Κολόμπο 18 'Ιουν. διά Ντώρερ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ Σ.	Σ. Ξανθόπουλος κλπ.	46	2103	εἰς Κυνόδοσυραν από 20 'Ιαν. (επισκευαί)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ Σ. II	έτ. «Ηλίος»	55	8280	άνεκ. Αίγανουσταν 19 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ Τ. II	έτ. Τασούρινάκη	39	3375	έφθ. Ηράκλειον 16 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ Τ. III	έτ. «Μορτέρο»	47	1724	έφθ. Γέριπο 6 'Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Εμπρός»	54	5254	άνεκ. Νόροκοπιγκ 3 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	έτ. «Αργκό»	58	8077	διπλής Νόροκοπι 18 'Ιουν. διά Σάντος
ΑΛΚΑΝΑ	έτ. «Ραιμόπου»	60	9959	έφθ. Βερούντα 18 'Ιουν. διά Σάντος
ΑΛΚΥΟΝ	έτ. «Σηνούσαις»	53	1886	άνεκ. Σάν θερνάντο (Λοιζόν) 13 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΚΥΟΝ	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεκ. Σάν θερνάντο 20 'Ιουν. διά Σάντος
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	έτ. «Άλκυονία»	49	5049	άνεκ. Β. Βικέντιον (Κ.Β.) 15 'Ιουν. διά Μπάρι
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Χεοκολιάνα»	44	7365	έφθ. Βουλάνη 21 'Ιουν.
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Άλμαβιτα»	42	7272	άνεκ. Αίγανουσταν 12 'Ιουν. διά Βουλάνη
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	άνεκ. Τζιμπούτι 23 Μαΐου διά Κίναν
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Αστροντεάδο»	42	7239	άνεκ. Ρ. Ιανέσιο 23 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΑΛΤΑΙΓΡ (δ.)	έτ. «Τάνκερ Φοιλίτις»	53	12897	άνεκ. Σάν θερνάντο (Λοιζόν) 13 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΦΑ	έτ. «Κάνονους»	50	10426	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 15 'Ιουν. διά Σάντος
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέτταιρ»	42	7286	άνεκ. Λέγκορ 20 'Ιουν. διά Τουάψ
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Μπλού Ντιάμοντ»	51	3450	διπλής Κων. πολιν 20 'Ιουν. διά Βατούμη
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	εἰς Σανκόνταν από 19 θερ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Ρομάνο»	49	2166	άνεκ. Χλών Κόνκ 24 Μαΐου διά Ντάρεν
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Σηνούσαις»	47	1514	άνεκ. Τάνιεσιο 23 'Ιουν. διά Σάντος
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	έτ. Σ. Ποτομιάνος	46	2814	άνεκ. Σάν θερνάντο 23 Ιουν. διά Σάντος
ΑΜΦΙΩΝ (δ.)	έτ. «Μίνι Ζιπ»	49	5838	έφθ. Μη. Μομάσα 23 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΑΝΑΣ	έτ. «Γκάλικ»	58	12772	έφθ. Ταϊτανκόγκ 9 'Ιουν.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ	έτ. «Αναδ»	55	8519	έφθ. Νεάπολην 31 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Δ. (δ.)	έτ. «Ρεζουρέκοιν»	42	7177	έφθ. Λευκόνιον 19 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Ανατόλιαν»	52	12525	έφθ. Τζιμπούτι 15 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Ντάλια»	45	6712	άνεκ. Αύγουστον 23 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΝΔΡΩΝ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11978	έφθ. Β. Βικέντιον 16 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Μαρουντίλι»	53	10431	άνεκ. Αύγουστον 21 'Ιουν. διά Κίναν (ΕΠΩΛ. πρὸς διάλ.)
ΑΝΝ	έτ. «Ανέττα»	54	1961	άνεκ. Β. Βικέντιον 20 'Ιουν.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Αστρονούδαροι»	45	9550	άνεκ. Β. Βικέντιον 21 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	άνεκ. Χλών Κόνκ 24 Μαΐου διά Ντάρεν
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Στάρκο»	47	2111	άνεκ. Τζιμπούτι 21 'Ιουν.
ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «Μαρδόστρο»	47	7981	άνεκ. Εφ. Ναδάλι 23 'Ιουν.
ΑΝΝΑΝΙΣΙΕΣΙΩΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «Εφ Ναδάλ»	48	4804	άνεκ. Σάντος 22 'Ιουν.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «25η Μαρτίου»	46	8047	έφθ. Χλών Κόνκ 23 'Ιουν. διά Μπελαδάνη
ΑΝΙΤΣΑ (δ.)	έτ. «Βαλέκασι»	45	7140	άνεκ. Χλών Κόνκ 23 'Ιουν.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Μαρκοριέντε»	53	11342	άνεκ. Ταράντο 12 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΝΤΖΕΑ	έτ. «Κάνονους»	57	12113	έφθ. Βιζαγκαπατνά 21 'Ιουν.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Μαρκοδιότα»	52	1384	άνεκ. Βάλβις Μπαίν 18 'Ιουν. δι' 'Αμπαντόν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεκ. Τζιμπούτι 19 'Ιουν. διά Ντάρ ες Σαλάδη
ΑΝΤΟΝΑΚΗΣ	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	άνεκ. Πόρι 6 'Ιουν. διά Μπάρα
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Βιαμάρ»	36	2175	άνεκ. Μίλεορδον Χάφεν 10 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Φίλια»	49	5609	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Βαλενιόνα»	61	10952	έφθ. Σάντος 22 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Μιχαλίνος»	43	2937	έφθ. Ρότερνταν 16 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Μίντεπολ»	39	1830	άνεκ. Ιμπούσαν 16 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Αθηνιαν»	57	9744	άνεκ. Σινιζόν 18 'Ιουν. δι' 'Ολάκαν
ΑΠΟΣΤΟΛΙΑΣ	έτ. «Μαργαράντε»	61	11122	άνεκ. Κρήτη 21 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΑΝΤ	έτ. «Σηνούσαις»	49	1502	άνεκ. Λέγκον 19 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Ασφαρό»	34	1695	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
	έτ. «Εμπρός»	23	3682	άνεκ. Πειραιά 18 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
	έτ. «Εμπρός»	46	5382	διπλής Κων. πολιν 17 'Ιουν.

ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	δημίθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουν. διά Τοκοπίλλα
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	Κ. Ν. Γκιώνης	45	8641	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 14 'Ιουν. διά Κόρφα
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανόφαργκικ»	61	13553	άνεχ. Κάρδιφ 1 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ II	Δ. Βασιλάτος κ.λ.π.	49	1076	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππι. Ντεβελόπμεντ»	58	10392	ἔφθ. Καζαμπλάνκαν 9 'Ιουν.
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Μέλασσα»	51	9488	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 'Ιουν. διά Μακέσι
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππι. Ντεβελόπμεντ»	57	10376	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 19 'Ιουν. διά Μόζι
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππι. Ντεβελόπμεντ»	58	10391	ἔφθ. Βερακρούζ 14 'Ιουν.
ΑΡΗΣ	έτ. «Αρπις»	47	5059	άνεχ. Γιαβάτα 16 Μαΐου διά Ντάρεν
ΑΡΗΣ III (δ.)	έτ. «Μαργκουάρντια»	52	12323	ἔφθ. Γένοβαν 20 'Ιουν.
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνουπους»	57	11897	άνεχ. Αίλ ορ Γκραιν 25 'Ιουν. δι' "Αρχοντος
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	άνεχ. Σιγναπούρην ρόδς 10 'Ιουν. διά Σουέζ
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καοτεάταουν»	46	7783	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνωας»	45	8422	ἔφθ. Πειραιά 23 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΚΑΙΔΗΣ	έτ. «Λόρενς»	45	9189	δημίθε Ντόρερ 19 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αστερίων»	44	7273	άνεχ. Τσάλα 13 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άργω»	39	5196	άνεχ. Άμμεροαν 25 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Ζευμπρούκε 28 Μαΐου διά Ντάρεν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρμουέλο»	37	6704	έφθ. Ρουέν 21 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗ (δ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	40	10224	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 29 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Άριων»	38	3570	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουν. δι' "Αρχάγγελον
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Ερμῆς»	44	7138	δημίθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	άνεχ. Σουέζ 24 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Ευρόδης»	43	2905	ἔφθ. Άμμεροαν 24 'Ιουν.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονια»	61	9443	ἔφθ. Καλάρ 19 'Ιουν.
ΑΡΝΤΕΝ	έτ. «Άρντεν»	49	2574	άνεχ. Τρόντχαιμ 23 Μαΐου δι' "Αρχάγγελον
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεξιο»	48	3783	ἔφθ. Πόρτλαντ (Βικ.) 23 'Ιουν.
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σαρετάπ»	48	3675	ἔφθ. Άμμεροαν 24 'Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Άρτεμις»	50	8819	άνεχ. Βανκούμπερ 16 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσπερία»	62	15781	άνεχ. Άμμεροαν 21 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΑΡΤΖΥ	έτ. «Ντίκτα»	47	2497	άνεχ. Λονδίνον 21 'Ιουν. δι' "Άμμαχωστον
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	έτ. «Άσωματοι»	60	10142	άνεχ. Πούλι Μπούκοι 31 Μαΐου διά Ρίθερ Πλέι
ΑΡΧΙΜΗΑΗΣ	έτ. «Ολυμπούς»	66	15100	έφθ. Πουσάν 18 'Ιουν.
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ντέλ Καρίμη»	51	15846	άνεχ. Μόζι 14 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΑΡΧΩΝ	Λ. Νομίκος	11	1458	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 21 Μαρτ. 1966
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αστροβαλέρορ»	51	2028	ύπο παραλαβὴν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Άντεμικαπλή»	51	7294	άνεχ. Πόρτ Λινκολν 13 'Ιουν. δι' "Αντεν
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	ἔφθ. Τζιμπούτι 18 'Ιουν.
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Άνναλίζα»	48	1955	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ	Γκούμας	39	1007	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μίνα»	43	7125	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 21 'Ιουν. δι' 'Ιταλίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Είλανς»	48	2515	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Μαΐου διά Σαγκάν
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχροίνδης & Υιοί	47	2465	άνεχ. Βενετίαν 19 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Ρέα»	43	3151	εἰς Χάρην ἀπὸ 3 Δεκ.
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Σηγουαίτης»	51	1851	άνεχ. Παρανάκουα 8 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Αργκό»	43	7120	ἔφθ. Βρέμην 18 'Ιουν.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έλλ. ουμφέροντα	51	2959	ἔφθ. Πειραιά 21 'Ιουν.
ΑΣΤΥ ΑΝΑΣ	έτ. «Ασολάν»	56	6156	άνεχ. Ναγκόνια 7 'Ιουν. διά Κινούρα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηγουαίτης»	48	1501	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Άναζ»	58	9724	άνεχ. Τάουνοβιλ 16 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Άνδλις»	44	7190	άνεχ. Πειραιά 23 'Ιουν. δι' 'Οδοσόν.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άτρωτος»	53	13675	άνεχ. Βίλεμποντ 13 'Ιουν. διά Πούντα Καρντού
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιψ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 17 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Μαρουτίλη»	53	12301	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 'Ιουν. διά Σπέτζια
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Σηγουαίτης»	48	1501	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΗΥΡΑ	έτ. «Σηγουαίτης»	54	1747	άνεχ. Πειραιά 19 'Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΗΥΡΑ	Πηκάσος - Βασιλάς	43	989	άνεχ. Τζένταν 5 'Ιουν. διά Σουέζ
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Μεντιτερράν. Φρούτη»	53	1028	άνεχ. Πειραιά 23 'Ιουν. διά Λισσαδῶνα
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Ελληνικά»	50	5695	ἔφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν.
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Πηλεύς»	65	2150	δημίθε Παναμά 15 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΒΑΣΙΛΙΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Πλανάντο»	41	5295	άνεχ. Μπάροφαν 24 'Ιουν. διά Καράτοι
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Γλόβο Αζούρη»	62	10741	ἔφθ. Κούλουμπα οίθερ 23 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	47	5340	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 16 'Ιουν. δι' "Ασσάμη
ΒΑΣΙΑ ΆΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	55	10507	δημίθε Μπρουνομπούτελ 14 'Ιουν. διά Γκάνα
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Κρήπη Λάιν»	56	25516	άνεχ. Νεάπολιν 25 'Ιουν. διά Χάιφα
ΒΑΣΙΛΙΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	έτ. «Θειοτοκλήτης»	27	21329	ἔφθ. Ύόρκην 26 'Ιουν.
ΒΕΓΑΣ (δ.)	Γουδόλην Μπριλιάντες	59	43373	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 1 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Κάνουπος»	58	20958	άνεχ. Μπόννυν 11 'Ιουν. διά Δουνκέρκην
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	2025	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. διά Λατάκια
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	ἔφθ. Οζάκαν 19 'Ιουν.
ΒΕΝΤΚΙΜΟΛΟΣ	έτ. «Βένους»	53	12897	άνεχ. Χάιμλτον ('Οντ.) 20 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	άδ. Βεντούρην και Ζαχαρίου Ιουνιβέρσαρ Κάρυκο	43	2972	δημίθε Λίζαρντ 15 'Ιουν. διά Κλίνθελαντ
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	45	1892	άνεχ. Θέουτα 19 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Πόραντο»	44	7140	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 18 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ροκκαδι»	64	15283	ἔφθ. Μπ. Αὔρες 21 'Ιουν.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	2563	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιρονιάνια»	57	11624	ἔφθ. Νεάπολιν 19 'Ιουν.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	11623	εἰς θέσιν 4.23 Β. - 5.4 Δ. 'Ιουν. 14 διά Μ. Θάλασσαν
ΒΟΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Επος»	43	7276	άνεχ. Πειραιά 20 'Ιουν. διά Κων. πολιν.
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Λάς Πάλμας 16 'Ιουν. διά Γουαμόπα
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Γαλήνη»	60	8104	έφθ. Μαντόπας 24 'Ιουν.
ΓΑΡΟΥΘΑΙΔΙΑ	έτ. «Αστρομπόλεο»	37	5613	άνεχ. Καράτοι 17 'Ιουν. διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Λ.	Σπυρ. & Γερ. Λάλης	50	1478	άνεχ. Αμπού Νταμπι 21 'Ιουν. διά Κουδέτη
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Μπιλμάρο 14 'Ιουν. δι' "Αλεξάνδρειαν
ΓΕΡΟ - ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Μιχαλος & Υιοί	46	2920	άνεχ. Πειραιά 22 'Ιουν. διά Καλαμάτα
ΓΕΦΟΒΙΔΑ	έτ. «Μίρεβαρ»	44	7256	δημίθε Γιοκοχάμαν 15 'Ιουν.
ΓΕΦΟΡΤΙΑ	Μαρκούστης - Γιαννιώτης Β. Λιδωνός	20	1112	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΓΕΦΟΡΤΙΟΣ	χρ. Σαρδήνης	51	7564	άνεχ. Καράτοι 15 'Ιουν. διά Μαντράς
ΓΕΦΟΡΤΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνας»	48	1529	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΓΕΦΟΡΤΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Άλμπιτρα»	37	10928	άνεχ. Λάς Πάλμας 14 'Ιουν. διά Τέμα
ΓΕΦΟΡΤΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Ενοενάντα»	56	6713	ἔφθ. Δουνκέρκην 19 'Ιουν. διά Ντωμπον
ΓΕΦΟΡΤΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	67	8818	άνεχ. Νταύνηνον 20 'Ιουν. δι' "Αλεξάνδρειαν
ΓΕΦΟΡΤΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Ντανίνα»	43	4654	άνεχ. Ντωμπον 23 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Ανδεσάδης»	43	7176	έφθ. Νέαν Κάρθαλην 21 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μάγνειο»	52	10081	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν. δι' "Αμβούργον
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	άνεχ. Χαϊνκάγκ 15 'Ιουν. διφ.
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Μπανιγούλενα»	54	3246	έφθ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 24 'Ιουν.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Κορονάντο»	43	7190	άνεχ. Σιμίου 19 Μαΐου
ΓΙΩΤΑ	έτ. «Αστούδιος»	52	3129	άνεχ. Τιμπάτα 22 'Ιουν. διά Ναχότκα
ΓΚΑΝΝΕΤ	Νομίκος - Άλεξανδρης	51	2071	έφθ. Ντωμπον 23 'Ιουν.
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Μπάξια Σαλίνας»	42	7297	άνεχ. Τζιμπούτι 14 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Πίνδος»	48	2358	άνεχ. Γένοβαν 23 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	έτ. «Μιντατλάντικ»	43	7229	έφθ. Στεττίνον 15 'Ιουν.
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ	όδ. Γουλανδρή	56	20668	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 16 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΣ	έτ. «Ορανκούμποντη»	49	2641	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου διά Χαϊνκάγκ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	έφθ. Οζάκαν 21 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «ΟΙλινάδες»	57	9132	άνεχ. Μορπάδα 13 'Ιουν. δι' "Ανκόνα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Λίττα Μπήπαρ»	63	9761	άνεχ. Μπ. Αύρες 7 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μέντη»	45	15389	άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Ιουν. διά Χιροχάτα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ	έτ. «Ρόμπολο ντέ Όρο»	62	15381	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	Ίω. Λάττα--	52	11580	δηληθ. Κανούπαν 18 'Ιουν. διά Κέρι Τάουν 20 'Ιουν.
ΓΚΡΕΤΑ	Θ. Κατσούλης	47	2533	άργει 'Ελευσίνα ἀπὸ 17 Μαρτ.
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (έπιβ.)	Ίω. Λάττος	44	9892	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερν Τράνσοπορτ»	59	9268	άνεχ. Τζιμπούτι 14 'Ιουν.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΛΕΙΤΝΤ	έτ. «Γ. Γκλείντ»	52	15675	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ (δ.)	έτ. «Τουόρλντ 'Εντερπράΐζ»	53	21064	άνεχ. Μποντάρ Μαχάρι 15 'Ιουν. διά Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλιοντς»	57	24883	άνεχ. Κείν Τάουν 23 'Ιουν. δι' 'Ελλάδα
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντοντο»	58	24895	άνεχ. Ράς Τανόύρα 1 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΤΕΐΓΑ	έτ. «Τουόρλντ Ντέΐλ»	52	15729	έφθ. Αιμούργον 23 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΩΠ (δ.)	έτ. «Ηρών»	61	15979	άνεχ. Μένα 'Αχιμαντί 17 'Ιουν.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. !!!	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	44	7227	έφθ. Ντόρμπαν 19 'Ιουν. δι' 'Ελλάδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	'Ιστρού κ.λ.π.	52	1380	έφθ. Λήθ 18 'Ιουν.
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	55	12146	έφθ. Μπ. "Άύρες 19 'Ιουν.
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δαναός»	39	4565	άνεχ. Μπ. "Άύρες 17 'Ιουν. διά Σίδνεϋ
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	έφθ. Μπαχρέϊν 23 'Ιουν.
ΔΕΛΦΟΙ	Μαρκαντωνάκης	48	1331	έφθ. Λονδίνον 24 'Ιουν.
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιολία»	59	9312	άνεχ. Βανκούμερ 28 Μαΐου διά Κίναν
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Βέλκος»	37	2002	άνεχ. Θεσσαλία 20 'Ιουν. διά Καεν
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Δ.	έτ. «Κέα»	47	5135	άνεχ. Αιμέρσον 17 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Π.	έτ. «Άγ. Παρασκευή»	43	7359	άνεχ. Τζιμπούτι 1 Μαΐου διά Κίναν
ΔΕΣΣΠΩ	έτ. «Ιόνική»	44	7265	διπλής Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διά Γουαμπά
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ντεβελόπουλεντ»	63	16417	άνεχ. Βαλτ μόρν 9 'Ιουν. διά Πουέρτο Μιράντα
ΔΗΑΙΑΝ ΔΗΛΩ (δ.)	«Σιππιγκ Ντεβελόπουλεντ»	64	16417	άνεχ. Ροάρσιο 23 'Ιουν. διά Σάν Νικολάς ('Αργ.)
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Χάλκη»	61	16417	άνεχ. Σάντερλαντ 22 'Ιουν. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	έτ. «Αιολος»	53	7829	έφθ. Σαγκάνη 13 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Φοργουίνες»	55	3534	άνεχ. Κούδιο 30 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Χονδροστήμη»	48	2352	έφθ. Κουθείτ 17 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Χ.	έτ. «Ορίενταλ»	49	3668	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 28 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10523	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Κυριακός	38	2996	έφθ. Πειραιά 9 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	άνεχ. Κούπε 23 Μαΐου διά Περού
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Δήμος»	44	7266	έφθ. Βουδάνη 22 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Αχ. Χαλκούσης	43	7244	διπλής Κων) πολιν 7 'Ιουν.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	I. & Β. Πανταλέων	43	7260	έφθ. Τζιμπούτι 19 'Ιουν.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Διαμαντής»	42	6904	έφθ. Καλκούτταν 16 'Ιουν.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Φουρκέρο»	58	9087	άνεχ. Μίδδλεσεμπρ 14 'Ιουν. διά Κίναν
ΔΙΑΝΑ	έτ. «Φράνκο»	22	1754	διπλής Κων) πολιν 17 'Ιουν. διά Χερσώνα
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	Μακρής	45	1082	"Ιδε: «ΤΟΥ ΠΓΚΑ», ώς μετωνυμάθη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Α.	έτ. «Μηάκια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Λέας Πάλμας 17 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	Σ. & Γερ. Λάλης	50	1485	άνεχ. Μπέλφαστ 21 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	60	13335	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 20 'Ιουν.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Αξελοί Λύρα	43	7280	έφθ. Τοινδαγκάτο 3 'Ιουν.
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Παρίντα»	57	9722	έφθ. Μπουεναθεντούρα 16 'Ιουν.
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρδάλορη»	52	12132	άνεχ. Τέμα 22 'Ιουν. διά Τακοράντι
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Πρίνκιπος»	49	11771	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου
	έτ. «Πάν - Οσεαν»	25	3297	διπλής Κων) πολιν 7 'Ιουν. διά Νοθορωσίκην
E. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Χένκε»	42	7388	έφθ. Τζιμπούτι 11 'Ιουν.
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουορλντγουάιντ»	43	7131	έφθ. Κολόμπο ρόδς 21 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Μαράντσα»	43	7267	έφθ. Κοντίζ 10 'Ιουν. (Ζημιά)
ΕΙΡΗΝΗ	'Αν. Τούντας & Σία	32	1502	άνεχ. Θεσσαλία 17 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	Σ. Νταΐφας κ.λ.π.	21	2988	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	Βολμάς Ν.Ε.Π.Ε.	43	8292	άνεχ. Πούλη Μπούκομ 15 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	ελληνικά συμφέροντα	44	2074	διπλής Κων) πολιν 22 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	Σ. Μπιλίνης	48	2105	άνεχ. Κορούνα 12 'Ιουν. διά Μπάραν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Μάντονεσν»	49	4841	άνεχ. Λά Παλίς 16 'Ιουν. διά Βουδάνη
ΕΛΕΑΝΑ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14164	άνεχ. Γιοκοχάναν 23 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΕΛΕΑΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Στανίνα»	44	5202	άνεχ. Φεημάντλ 15 'Ιουν. διά Χαϊνκάγη
ΕΛΕΑΝΗ	έτ. «Οσαεν Τράνσπορτ»	58	20495	άνεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 25 'Ιουν. δι' 'Ινδίαν
ΕΛΕΑΝΗ	Π. Α. Στεφανής	39	1742	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβανού) 18 'Ιουν. δι' 'Οδοπόδην
ΕΛΕΑΝΗ	έτ. «Ανδρία»	48	8430	έφθ. Λύμπεκ 18 'Ιουν.
ΕΛΕΑΝΗ (δ.)	έτ. «Βιότα Ρίος»	52	12228	άνεχ. Αιμέρσον 12 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΑΝΗ Κ.	έτ. «Ελλανς»	48	2515	άνεχ. Χιούσον 13 'Ιουν. διά Μπαραγκούλα
ΕΛΕΑΝΗ ΚΥΡΙΑΚΟΥ	Π. Θρακούλης κ.λ.π.	45	7698	εις Μπούταρ Σαπούρη όπδ 20 Δεκ.
ΕΛΕΑΝΗ Η. (δ.)	έτ. «Ελένη Κυριακού»	39	3023	έφθ. Ρόντερς 15 'Ιουν.
ΕΛΕΑΝΗ Σ.	έτ. «Μίνως»	49	10908	άνεχ. Χλήφατ 22 'Ιουν. διά Κίνκοτων (Ζαμ.)
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	έτ. «Μάσφελις»	48	3829	διπλής Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. διά Καστελαμάρε υπτι Στάμπια
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Δ. Δ. Γορδελάς κ.λ.π.	46	2271	έφθ. Λατάκια 13 'Ιουν.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Η. Τομπούλης	29	2851	εις Πεισαϊά όπδ 2 Απ. (έπισκευα)
ΕΛΙΡΕ	Κ. Μπάστας & Σία	21	1549	άνεχ. Σγκαναρόπουρη 23 'Ιουν. διά Πόρτ Σουήτεγκαν
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Μάσουντελέζαντ»	44	7555	έφθ. Σπιτέρισκ 10 'Ιουν.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χο. Λαιμός	43	7186	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουν. διά Ντάρεν
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελλανς»	48	2515	εις Πέσσαϊά όπδ 29 Μαρτ. (έπισκευα)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Γρανοπασίφικ»	56	2862	έφθ. Βουδάνη 23 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΔΗΝΤΕΡΗ	έτ. «Γιουνιδέρσαλ»	43	7989	έφθ. Τουικορίν 25 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Τρανσπασίφικ	62	6666	άνεχ. Τουικορίν 15 'Ιουν. διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΙΩΝ	Τρανσπασίφικ & Γιουνιδ.	61	7293	άνεχ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουν. διά Μπάραν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	Τρανσπασίφικ & Γιουνιδ.	60	7293	άνεχ. Νέαν 'Υδρκην 16 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΗΤΗΝ	έτ. «Γιουνινέρσραλ»	44	7989	άνεχ. Τάπηα 22 'Ιουν. διά Μπάραν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ	Γιουνινέρσραλ Κάργκο	62	6659	έφθ. Τάπηα 22 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Γιουνινέρσραλ»	44	7989	άνεχ. Κρούν 14 'Ιουν. διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΗΝΗ ΉΡΩΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	άνεχ. Βενετίαν 26 Μαΐου διά Ριγιέκα
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεχ. Νέαν 'Υδρκην 23 'Ιουν. διά Μπάραν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Τρανσπασίφικ	56	7510	έφθ. Μπάραν 21 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεχ. Βενετίαν 17 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	έφθ. Καράπτη 22 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	άνεχ. Μουπάδα 20 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	άνεχ. θόπορτ (Μπαχ.) 10 'Ιουν. διά Βουδάνη
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Σαουθάιπτον 24 'Ιουν. (Κρουαζιέρα)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	Μαρφουέρτσα	32	18564	άνεχ. Σανκόνια 18 'Ιουν. διά Τοινδαγκάτο
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)	Ν. Γ. Κουκουνάς κ.λ.π.	46	3472	διπλής Μπούνονμπούτελ 18 'Ιουν. διά Ρόνοκαρ
ΕΛΠΙΔΑ	έτ. «Μάχην»	48	2474	άργει Κυνηγούσαν όπδ 25 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ	Γ. Μάτας & Χ. Α. Μάτας	42	7106	άνεχ. Τύνιδα 22 'Ιουν. διά Σοδε
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. «Πρίντεζην»	38	2265	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Λάγκος
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Μ.	ελληνικά συμφέροντα	49	4663	άνεχ. Κόμη 16 'Ιουν. διά Λόδης 'Αντζελες
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	έτ. «Οσαεν Τράπι»	60	8972	άνεχ. Σύδον από 15 'Απρ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Α'σούλ»	42	7058	έφθ. Σπετζιά 22 'Ιουν.
ΕΝΑΡΞΙΣ	ελληνικά συμφέροντα	49	969	κινήθε Πανασάν 19 'Ιουν. διά Μονίλα
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	άνεχ. Τουικορίν 23 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Αστρομερίτο»	54	8146	άνεχ. Ρίο Γκράντε 20 'Ιουν. διά Λισσαδώνα
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόνγκον»	41	7122	έφθ. Σαγκάνη 20 Μαΐου
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Σπιφάρερ»	44	7251	έφθ. Σπετζιά 20 'Ιουν.
ΕΡΑΤΟ (εξ.)	έτ. «Μάργενιρ»	52	10081	εις μεσονειακάς μεταφοράς
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρος	43	1589	έφθ. Αθάνα 19 'Ιουν.
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Μερεστέλα»	43	7199	άνεχ. Νανδίνον 13 'Ιουν. διά Μένα 'Αχιμαντί
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)	'Ιω. Λάτσης	35	23580	έφθ. Σιαλίζον 14 'Ιουν.
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	έτ. «Σάμος»	66	45300	άνεχ. Λάτσης
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Μάρεσολ»	58	9585	έφθ. Σιαλίζον 14 'Ιουν.
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Σάμοσολ»	44	2872	άνεχ. Λάτσης
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσολ»	59	9584	έφθ. Σαγκάνη 14 'Ιουν.
ΕΣΠΕΡΙΔΙΑ (δ.)	έτ. «Αργκόδηλο»	58	12168	έφθ. Σαράντα 21 'Ιουν. δι' 'Αρακαζού
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	δδ. Γ. Δουεστίν	34	1716	εις μεσονειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Ελ. - Π. Α. Ε.Ε.	54	10261	άνεχ. Αύνοσταν 15 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρρες
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Φράνκο»	67	10601	άνεχ. Χαδρόν 16 'Ιουν. διά Χιούστον
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	έφθ. Γιοκοσούκα 22 'Ιουν. διά Κίναν
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	Οίκος Μαργαρών	43	7229	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 11 'Ιουν. διά Κίναν

ΕΥΔΡΟΜΟΣ	έτ. Πάρα Βιάσες	43	7234	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Ευδώρα»	48	2358	άνεχ. Μασσαλίαν 22 Μαΐου διά Κοτόνου
ΕΥΘΑΛΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	47	1413	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΥΡΥΔΑΛΟΣ	έτ. «Κόνκορντ»	44	7292	έφθ. Μαντράς ρόδς 6 'Ιουν.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σόναν Μπαζίλιο»	57	8903	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουν. διά Χιούστον
ΕΥΡΥΤΕΝΗΣ	έτ. «Σόναν Μπαζίλιο»	61	6373	διπλήθε Παναμά 17 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σόναν Μπαζίλιο»	61	9659	άνεχ. Λάς Πάλμας 18 'Ιουν. διά Μπέιρα
ΕΥΡΥΑΧΟΣ	έτ. «Σόναν Μπαζίλιο»	56	8985	διπλήθε Παναμά 23 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σόναν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλήθε Παναμά 17 Μαΐου
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σόναν Μπαζίλιο»	57	8631	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σόναν Μπαζίλιο»	53	9260	άνεχ. Τόκιο 2 'Ιουν. διά Ντάϊρεν
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σόναν Μπαζίλιο»	56	8985	έφθ. Μανίλαν 22 'Ιουν.
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φράνκο»	65	9500	έπληθε Μαντράς 21 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΦΗ	Α. Μ. Νομικός	35	1512	
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	N. Π. Κολαϊτης	38	1595	
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	'Άφοι Ζαχάρη & Σιά	49	1837	
ΗΑΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρθέλλα»	57	10173	
ΗΑΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	
ΗΑΙΑΣ Π.	έτ. «Πλόμπτρος»	47	2287	
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	5120	
ΗΡΩΝ ΙΙ	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	
ΗΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάν»	65	21400	
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Μπλού Χάντρα»	44	1662	
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Θαλάνι»	46	3999	
ΘΕΛΗΣΙΣ	έτ. «Σουρένα»	44	7286	
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ισόπτης»	59	12031	
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Ιόνιον»	44	7258	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.	έτ. «Μοριδίθια»	43	7236	
ΘΕΟΛΟΓΟΣ	'Άφοι Λάλη	50	1478	
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορόνε»	61	16561	
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	Οίκος Βάτη	58	15895	
ΘΕΩΡΙΣ	έτ. «Γκρήκ Τάνκερ»	49	8311	
ΘΗΜΠΙΑΝ	«Αγγελάκης	38	3581	
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Σάντο Ρομπέστα»	43	7259	
ΘΗΣΕΥΣ	Σιγάλας - 'Άφοι Πλατη	35	2642	
ΘΡΗ ΣΤΑΡΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	T. Μουστογιάννεν	43	1760	
ΙΖΩΜΠΕΑ	έτ. «Γκραίταισα»	64	40043	
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)				
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Αριμαντόρες»	57	9746	
ΙΟΥΛΙΑ	Έλλην. Δεξαμενοπλοία	52	8662	
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Βιογκράντε»	49	1991	
ΙΤΑΛΙΑ	Νταϊφάς	29	1808	
ΙΩΑΝΝΑ Β.	έτ. «Ολίσιπο»	43	7232	
ΙΩΑΝΝΗΣ	«Ελληνική»	46	6749	
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Βαρνίκος»	56	12920	
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	«Αγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Γλάυκη»	48	1845	
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	44	7248	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ερδίκα»	55	8799	
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ	δό. Γουλανδρή	44	7277	
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	I. Χατζηπατέρας	43	7244	
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	έτ. «Αστρο»	52	10160	
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Τρινέντε»	49	7612	
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Μαρτεβέντον»	46	8420	
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Χόρο Τάνκερ»	60	14076	
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έτ. «Εθερόλεύ»	55	11991	
ΚΑΛΛΙΑΡΑ	έλληνικά συμφέροντα	14	1148	
ΚΑΛΛΙΜΑΝ	έτ. «Λαιμός Αδελφοί»	38	2368	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	«Καλλιδίωρα»	42	2697	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ινταστριας»	43	7091	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Μιχαλίνος»	55	11798	
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	44	7249	
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Χρήπτα»	65	15932	
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. «Ζαδέ»	37	2348	
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΜΠΕΡ	έτ. «Ζαδέ»	51	7154	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	έτ. Μ. Νομίκος	50	1517	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. Αφοι Τσουρινάκη	36	4071	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Αστροκλάρο»	53	7185	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Τράμη»	55	8902	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	έτ. «Ντελμάρα»	55	12534	
ΚΑΠΤΑΝ ΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Γιουνάιτ. Τσάρτεριγκ»	66	15100	
ΚΑΠΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιρίς»	46	4576	
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Νικηφόρας»	43	7176	
ΚΑΠΤΑΝ Γ.	έτ. «Αγία Καικίλια»	60	8717	
ΚΑΓΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Γεροντίν»	51	8842	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΟΥΚΗΣ	έτ. «Μαρίό»	43	7176	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Πιελάρτα»	44	7123	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΕΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλιξ»	43	7227	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	53	11101	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΧΟΡΝΙΠΛΑΟΥΣΕΡ (δ.)	έτ. «Αστροέστε»	47	9956	
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλοι»	51	11020	
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	7163	
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Γκλαδίους»	44	8288	
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	39	5215	
ΚΑΣΟΣ	όδ. Βασιλιά	22	1584	
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Πολυύρα»	43	7312	
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλική»	53	1901	
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Γράτου»	44	7148	
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνονους»	60	10494	
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κρέθωνη»	51	2373	
ΚΑΤΕ Α.	έτ. «Μαρταλέντο»	50	5627	
ΚΑΤΕ Ν. Δ.	έτ. «Αρόζαι»	65	18723	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Αστροσουρένο»	36	1413	
ΚΑΤΙΣΚΩ (δ.)	όδ. Κολοκοτρώνη	55	11100	
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. «Χρυσόνθεμον»	43	7234	
ΚΕΙ'Π ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαροτάνα»	42	7265	
ΚΕΙ'Π ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Καλλάρο»	44	7244	
ΚΕΙ'Π ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντιο»	57	9075	
ΚΕΙ'Π ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Αστρονεπόνο»	50	12240	
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνονους»	62	10494	
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρνο»	44	5069	
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	
ΚΕΧΡΕΑ	έτ. Επιφανιάδης	44	7176	

ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	έφθ. Νιούκαστλ Αύγουστο, 11 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Περεσέν»	57	9153	έφθ. Τούμπάτα 21 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Σπαρτο»	63	15740	έφθ. Κόμπε 23 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ	έτ. «Ελληνικόν 'Αστήρ»	58	11156	άνεχ. Χιούστον 15 'Ιουν. διά Ναυλάκι
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	διπλής Παναμά 14 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Ζαδές»	39	4716	άνεχ. Ρίο Γκαλάγκος 10 'Ιουν. δι' Έλλαδα
ΚΙΟΝΙ	έτ. «Αττικά»	48	1922	άνεχ. Ααλιμποργκ 16 'Ιουν. διά Δάντοιχ
ΚΙΡΙΝ	Έποφανιάδης	56	9403	άνεχ. Ντώρμπαν 16 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Κόμπε 19 'Ιουν. διά Ναστόκι
ΣΛΑΥΔΙΑ	έτ. «Θράνκοι»	66	10867	άνεχ. Σαβάνα 22 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Αντιγόνη»	55	8487	άνεχ. Αγ. Φραγκικούν 17 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΚΛΕΙΟ	Α. & Δ. Χανδρής	47	.935	έφθ. Πόρτ Σουάν 5 'Ιουν.
ΚΝΩΣΣΟΣ	Κ. Εύθυμιάδης	49	2146	άνεχ. Φλώσιγκ 31 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΚΟΜΦΙΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Κόνφιντας»	50	9959	άνεχ. Μπαντρά Μαχάρη 20 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	έφθ. Βανκούμπερ 19 'Ιουν.
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Διαμάντι»	46	2361	έφθ. Ειλάτ 14 'Ιουν.
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	διπλής Κων) πολιν 20 'Ιουν. διά Τουάψ
ΚΡΗΤΗ	Έμπειρος Σ. Γ.	44	7207	έφθ. Ριγιέκαν 10 'Ιουν.
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΩΡΗΤΕΝ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	43	3605	έφθ. Σάντος 7 'Ιουν.
ΚΡΩΝΙΟΣ	έτ. «Κρόνιος»	51	2372	διπλής Μπράνουμπούτελ 15 'Ιουν. διά Τουρκού
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μίραμάρ»	59	9360	άνεχ. Τζιμπούτι 5 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΚΥΘΗΡΑ	έτ. «Ζαδές»	52	5156	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 'Ιουν. διά Μοντεβίδεον
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Ζαδές»	46	3648	έφθ. Μπ. Αύρες 14 'Ιουν.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρι»	39	3287	άνεχ. Λήθ 24 'Ιουν. διά Γκότεμπουργκ
ΚΥΜΑ	Ρούσσος και Σία	38	2838	διπλής Κων) πολιν 20 'Ιουν.
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	έφθ. Χόρσενς 21 'Ιουν.
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	έφθ. Πρίνς Ρούπερτ 21 'Ιουν.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άύρα»	56	9086	άνεχ. Σαγίκον 26 Θερ. διά Μπαγκόκ
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ	έτ. «Λιμπάνο»	43	7291	έφθ. Πόρτ Σουτέγχαμ 22 'Ιουν.
ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Αλκάιμ»	45	3312	άνεχ. Χιροκάτα 22 Μαΐου διά Καζαμπλάνκα
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΔΕΜΟΥ	«Καπετάν Διαμαντίτης»	66	20516	άνεχ. Λίθερπουλ 9 'Ιουν. διά Φλώριδα
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.	「Ιω. Κατούλακος	38	4840	άργει Αμπελάκι άπο 5 Δεκ.
ΚΡΝΤΑΝΤΗΣ	δδ. Κ. Πατέρα	43	7201	έφθ. Ταύλα 9 'Ιουν.
ΚΡΝΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκιαταντόρ»	45	7157	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΚΡΩΣΤΑΝΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	«Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 Μαΐου διά Γουαμπόνα
ΚΡΩΣΤΑΣ	έτ. «Καραβένα»	44	7077	προσπράξεις πλοίου Μαγκάλια (Μ. Θάλασσα) 5 'Ιαν.
ΚΡΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Γαλάτης	30	1988	άνεχ. Κέιπ Τάουν 14 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΚΡΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	έτ. «Μιχαλινός»	54	8063	έφθ. Μομπάσα 22 Μαΐου
ΚΡΩΣΤΗΣ	έτ. «Λεντούμα»	53	5884	έφθ. Σουάνον 22 'Ιουν.
ΚΡΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	έτ. «Κωστιτής»	44	7263	έφθ. Αμαγκασάκι 21 'Ιουν.
ΚΡΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ	δδ. Λώς	56	8474	έφθ. Πούλο Μπούκομ 23 'Ιουν.
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	άνεχ. Νιού Γουέστμαντερ 18 'Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΛΑΙΔΑΨ	έτ. «Αίτζιαν»	65	14088	
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	'Ιω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	2340	
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Λόμπος»	43	3886	
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Κούντεκαλ»	49	2273	
ΛΑΣΣΗ Η	έτ. «Χρισούκον»	50	2494	
ΛΑΣΣΗ ΙΙΙ	έτ. «Αττικά»	60	14431	
ΛΕΑΝΔΑΡΟΣ	«ΟΦ. Γ. Μεταξάς	46	1053	
ΛΕΝΚΟ	«ΟΦ. Γ. Μεταξάς	48	1053	
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ	έτ. «Ντιαμάντης»	62	10515	
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	έτ. «Κάλα»	53	1887	
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Θεοδώρων	46	3495	
ΛΕΩΝ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7196	
ΛΕΩΝΗΣ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	Π. Βρόγκος	36	1631	
ΛΙΒΟΡΝΟ	'Αχ. Χαλκούσης	50	8408	
ΛΙΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Φαιρόπος»	65	16000	
ΛΙΝΔΟΣ	έτ. «Τρανοπασίφικ	52	4995	
ΛΙΝΤΑ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7291	
ΛΙΣΣΑΒΟ	έτ. «Τόρρες»	62	10882	
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	έτ. «Μαρβίεντο»	60	14302	
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Στανίπα»	52	1965	
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΔΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	
ΛΟΡΕΝΤΖΟ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Στάνμορ»	51	11317	
ΛΟΥΚΙΑ Μ.	'Αχ. Χαλκούσης	44	7150	
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Νουδίνκ.»	64	9615	
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λιμνούποι»	42	7080	
ΜΑΓΙΑ	έτ. «Μουζάκιες»	46	4249	
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ελέδριο»	44	7244	
ΜΑΙΡΗΝ . ΝΙΚ	έτ. «Εύθοια»	37	2312	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	έτ. «Ιαστροῦ»	48	1600	
ΜΑΝΑ (δ.)	έτ. «Μαιρίνικ»	44	1876	
ΜΑΝΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	«Ελλενικόν Μπάλκ Τρανόν.»	67	36000	
ΜΑΝΚΟ	Αχίλ. Χαλκούσης	48	8583	
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Αδελφόπτης	43	7194	
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Αργκό»	64	2809	
ΜΑΝΟΟΣ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	
ΜΑΝΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδες»	55	8526	
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	Μαρκαντωνάκης	37	1322	
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Ντορικάτη»	37	1344	
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Βέρνιμε»	52	11022	
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	έτ. «Γκρήκη»	45	3766	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιθ.)	έτ. «Μάντων»	30	1041	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	έτ. «Σαρίτα»	44	2902	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	'Ιω. Λάτοπος	45	9900	
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)	'Ιω. Λάτοπος	51	16440	
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Ινθαγάρδα»	66	18569	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	Τζένεοραλ Κόρρειερς	66	18600	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V	Σπ. «Ελευθεριάδης»	49	10123	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΕΝ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	44	4958	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Μπέκος»	50	1647	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Τ	Μπρόπουλος & Σία	32	1597	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Μάρθας»	39	1506	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.)	Πέτρας	20	1293	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ	έτ. «Ιοθμένια»	56	12230	
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «Μάρεμπαρ»	56	8799	
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	
ΜΑΡΙΑ Λ. Φ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	
ΜΑΡΙΑ Μ.	έτ. «Λακωνία»	38	4238	
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	Α. Μηνιάροπς κ.λ.π.	48	2661	
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Μιχαλή»	43	7219	
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πλατούνι»	41	5294	
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Πλαρπάντα»	44	7280	
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Μιχαλή»	43	7217	
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ελεστον»	36	1690	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.)	έτ. «Πανδίστο»	57	10314	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V	'Ιω. Λάτοπος	50	16394	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΕΝ	έτ. «Ούδιτ Στάρ»	40	9255	
ΜΑΡΙΓΟ Φ.	έτ. «Λάτοπος»	37	23732	
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Ελληνικό ουμέροντα	47	1219	
ΜΑΡΙΕΛΑ	έτ. «Φρόδοσι»	53	5842	
ΜΑΡΙΕΛΑ	έτ. «Αίλαντερες»	55	4710	
ΜΑΡΙΕΛΑ M. (δ.)	έτ. «Μαρόεντα»	56	6041	
	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	

ΜΑΡΙΕΝΑ Π.	έτ. «Μαριένα»	62	8111	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 15 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	44	7279	άνεχ. Ταινιθαγκτάς 14 'Ιουν. διά Γουαμπόδα
ΜΑΡΙΤΣΑ (δεξ.)	έτ. «Πόλ Στάρ»	53	11310	άνεχ. Αμερικών 16 'Ιουν. διά 'Αμουαίν Μπαιν
ΜΑΡΙΣΤΑ	στ. «Άλμπιατρος»	54	3315	άνεχ. Σουέζ 2 'Ιουν. διά Κουβέιτ
ΜΑΡΑΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Σαρδόνα 13 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκούμας	44	2817	διπλήθε κώνων πολιν 27 Μαΐου διά Νοθερωαϊσκην
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Πλέιτ Σιππιγκ»	49	5038	άνεχ. Κουβέιτ 8 'Ιουν.
ΜΑΡΟΥΛΙΩ Β.	έτ. «Βόλκαν»	50	1665	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 11 'Ιουν.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ουνιβέρσαλ»	55	9125	άνεχ. Ήστ Λόντον 21 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	'Ιω. Λάτοπος	52	11197	άνεχ. Βανκούμπερ 21 'Ιουν. διά 'Ινδίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΙΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεχ. Βιρτζίνιον 15 'Ιουν. διά 'Αλεξανδρείαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	ύπο παραλαβήν
ΜΑΣΤΕΡ ΙΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκα»	55	7471	έφθ. Τεργυρόποτην 17 'Ιουν.
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Αιτόλικος»	57	6057	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύτόρ.) 20 'Ιουν. διά Σακάι
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9168	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουν.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	'Ελλην. Θαλάσσιαι Μεταφ.	65	14264	άνεχ. Μενά 'Αχμαντί 13 'Ιουν.
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μαρσακούερο»	44	7277	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 24 'Ιουν. διά Βομβάνη
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μένταλφη»	38	5226	άνεχ. Μπάραρ 12 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μαχαόχρ
ΜΕΛΙΤΕΜΗ	έτ. «Ιουνιβέρσαλ Τράμπι»	42	7262	άνεχ. Σεμαίνους 17 'Ιουν. διά ανατ. άκτην Η.Π.Α.
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαραρπρέσιο»	46	3349	έφθ. Ρεθύμο 31 Μαΐου
ΜΕΡΥ	έτ. «Μαρεστέλλα»	43	7257	άνεχ. Σάντερλαντ 21 'Ιουν. διά Θλωσιγκ
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιγαίαν Φράτη»	60	14431	άνεχ. Τσαρκόγ 20 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΜΕΤΑΜΟΦΩΣΙΣ	έτ. «Ρούσσα»	44	7282	έφθ. Γουάλδικ 20 'Ιουν.
ΜΗΤΕΡΑ	έτ. «Αιταντίκι»	43	7131	άνεχ. Βανκούμπερ 6 Μαΐου διά Κίναν
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακυίς»	49	8930	εἰς Πόρτλαντ (Όρ.) ἀπό 21 Νοεμ.
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σπάρτο»	45	6884	άνεχ. Σάντερλαντ 1 'Ιουν. διά 'Αλεξανδρείαν
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόδοτα ντε Μάρφιλ»	63	10514	έπιλθε Σιγκαπούρην ρόδας 16 'Ιουν. διά 'Αλγέριον
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μανφίμπε»	49	8409	έπιλθε Πόρτλαντ 23 'Ιουν.
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Αρωντόρα»	43	7180	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Ιουν. διά Νεάπολιν
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	67	8800	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 19 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	έφθ. Μόντρεαλ 23 'Ιουν.
ΜΙΝΑ	«Επτανησιακή ΝΕΤΙΕ»	53	1972	άνεχ. Σάντερλαντ 1 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιθανάρδας»	59	9855	έπιλθε Σιγκαπούρην 17 'Ιουν.
ΜΙΣΤΡΑΙ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτοπος	39	1552	έπιλθε Βανκούμπερ 5 Μαΐου διά Κίναν
ΜΙΣΤΡΑΙ Ι	έλληνικα συμφέροντα	49	1689	ύπο παραλαβήν
ΜΙΧΑΗΑ	Χρ. Σαρλίη & Σι.	33	1503	εἰς Πόρτλαντ (Όρ.) ἀπό 21 Νοεμ.
ΜΙΧΑΗΑ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ (δ.)	έτ. «Ιουντόζοτο»	55	15983	άνεχ. Σουέζ 29 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Πούντα Αρένας»	56	8873	έπιλθε Βανκούμπερ 20 'Ιουν. διά 'Αλγέριον
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Ταλαδέρα»	56	8046	έπιλθε Πάριαν 13 'Ιουν. διά Νεάπολιν
ΜΙΧΑΗΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέπα»	57	12230	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΜΙΧΑΗΗΣ	έτ. «Ιντεγκροτάζη»	44	7375	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 4 'Ιουν.
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Κόλα»	51	2428	έφθ. Μόντρεαλ 23 'Ιουν.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεχ. Τζιμπουτή 17 'Ιουν. διά Σουέζ
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Στάμλε»	43	7084	έπιλθε Πέρπορτ (Μπαχ.) 12 'Ιουν. διά 'Αλγέριον
ΜΠΕΛΙ ΑΙΡ	έτ. «Μπέροτε»	50	2828	έπιλθε Πέρπορτ (Μπαχ.) ἀπό 3 Μαΐου
ΜΠΕΛΙΟ Φ.	έτ. «Φράνακιλλα»	52	8111	εἰς Πέρπορτ (Μπαχ.) 12 'Ιουν. διά 'Αλγέριον
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζη»	44	7289	άνεχ. Γιρβάλταρ 10 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΜΠΙΔΑΙ	έτ. «Παν... - Οσεαν»	36	5275	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 1 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Γουέστογιντ»	56	10191	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουν.
ΜΠΡΑΙΤ	«Λιγνό»	43	2836	έφθ. Αμπού Νταμπί 19 'Ιουν.
ΜΠΡΟΥΚΙΔΑΝΤ	έτ. «Πέτκο»	39	6697	έφθ. Σιγκαπούρην 12 'Ιουν.
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Γιουνίον Έντερεράϊζη»	34	2829	έφθ. Θλωσιγκ 14 'Ιουν.
ΜΥΡΙΑΜ	'Ελλην. Γραμμή Ν. Άνερ.	34	2709	έφθ. Αύγουστον 22 'Ιουν.
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Γ. Μόστος	45	3889	έφθ. Αμπού Νταμπί 15 'Ιουν.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουν. διά Ραθέναν
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	Παπαδημητρίου	47	9957	άνεχ. Βενετίαν 17 'Ιουν. διά Πάτρας
	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	άνεχ. Λάζ Πάλμας 15 'Ιουν. διά Κίναν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Αμστερνταμ 16 Μαΐου
ΝΑΓΙΑΣ Κ.	έτ. «Λούτοκατ»	50	5326	διπλήθε Παναμά 22 'Ιουν. διά Μπελαδάν
ΝΑΓΙΣ	έτ. «Γκόμα»	51	2697	έφθ. Είλατ 13 'Ιουν.
ΝΑΥΠΛΙΟΝ	έτ. «Ιντερερούπη»	34	1469	εἰς Πειραιά ἀπό 11 Μαρτ. (ἐπισκευαί)
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	Βλάχακος & Σία	44	1287	έφθ. Σηνερές 24 'Ιουν.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	έτ. «Μαρκρεσίντε»	46	2270	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 22 'Ιουν. διά Ρουέν
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπερία»	54	7968	άνεχ. Ντακάρ 13 'Ιουν. διά Ταματάβε
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Πολιχίρι»	54	5860	έφθ. Κέιπ Ταύν 23 'Ιουν.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	έτ. «Αθηναική-Ναυτιλιακή»	47	2686	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 28 Μαΐου διά Τοιγκάτο
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	Γεωργόπουλος	38	1770	έφθ. Μάλταν 16 'Ιουν.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 21 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	άνεχ. Σιγκαπούρην 18 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Α. Αθανασιάδης	49	1851	άνεχ. Κοπεγχάγην 18 'Ιουν. διά Πίτεα
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Γεωργόπουλος-Αθανασιάδης	54	1929	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 9 Μαΐου διά Κίναν
ΝΗΣΟΣ ΖΑΨΑ	Φ. Γεωργόπουλος	47	1953	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 17 'Ιουν. διά Ντάρεν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Βένιουθ»	47	2100	διπλήθε Παναμά 23 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΟΥΑΗΣ	έτ. «Μαρτ. Κέρριερ»	60	14204	διπλήθε Κώνωπος 18 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΑΣ III	Στ. Νταϊδάς κ.λ.π.	44	3911	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 19 'Ιουν. διά Κότκα
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Χαρικάτη»	47	2271	άνεχ. Τζιμπουτή 12 Μαΐου διά Γουαμπόνα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	42	7203	άνεχ. Τζιμπουτή 12 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Σάντα Μαρία»	18	2547	άνεχ. Σηνερές 18 'Ιουν. διά Σουεδίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ζ.	έτ. «Σάντη Βίκτωρες»	55	7216	άνεχ. Ντακάρ 17 'Ιουν. διά Σουεζ
ΝΙΚΟΛΗΣ Μ.	έτ. «Εψιλόν»	58	8460	άνεχ. Σιμίζου 21 'Ιουν. διά Μεζικό
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Φράνκο»	44	7199	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 17 'Ιουν. διά 'Αθάναν
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Μιλιάδης»	44	7176	εἰς Σάγκουα ἀπό 4 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ Σ.	Μαϊρ. & Γεώργ. «Αντυνάτος»	49	15901	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΝΗ	έτ. «Βάρνιμπρος»	44	7180	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 'Ιουν. διά Τοιταγκόγκ
NOP	έτ. «Τρικοντινέταλ»	44	28651	άνεχ. Κελεύδην 1 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΝΟΡΘ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Οακ Σίπηγκ»	42	12090	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Αστρογκουέρνταντ»	60	10236	άνεχ. Βιζαγκαπτάνη 21 'Ιουν. διά Βομβάνη
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παλαμάντες»	57	10904	άνεχ. Μουρφάν 10 'Ιουν. διά Χιούστον
ΝΟΡΘ ΚΟΥΓΚ	έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	άνεχ. Βομβάνη 14 'Ιουν. διά Ντωμπαν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Πασιφικ Κάρριερς»	66	24500	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν. διά Λάντς 'Εντ
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	Παν. Ατλάντικα	60	9341	άνεχ. Πόρτ Σουεδίαν 23 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πρίλιμ»	59	12390	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 5 'Ιουν. διά Σακάι
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πουερτό Ρίαλ»	59	8646	άνεχ. Σιμίζου 21 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Όρ.)
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πάντοντ»	58	8639	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 22 'Ιουν. διά Ναγκόδια
ΝΟΡΘ ΧΑΓ'ΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	άνεχ. Κομώ Μηνάιν 7 'Ιουν. διά 'Ιταλίαν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	έφθ. Νεάπολιν 23 'Ιουν.
ΝΟΥΔΑΡΟ	έτ. «Σιλετ»	42	7251	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδας 15 'Ιουν.
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	Μεσογειακή - Βαλκανική	50	2484	άνεχ. Καντίζ 12 'Ιουν.
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πράντο»	63	15297	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 16 'Ιουν. διά Ραθέναν
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Αρχοντόνησσ»	62	14150	έφθ. Βρέμπην 1 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Γλυφάδα»	36	2763	άνεχ. Λάγκος 20 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Παναυ. - Εσούρόπα»	57	9953	έφθ. Ντουνεντίν 20 'Ιουν.
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Ηροδότης»	56	8716	άνεχ. Μόζι 16 Μαΐου διά Σαντοσίμα
ΝΥΜΦΟΗ	έτ. «Γιουν. Σή Τράνσοπορτ»	43	7276	διπλήθε Κέιπ Λεβίν 14 'Ιουν. διά Μπρίστολ
ΟΔΥΣΣΕΙΟΝ	έτ. «Νύμποι»	54	8251	άνεχ. Τζιμπουτή 28 Μαΐου διά Κίναν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 19 'Ιουν. διά Πειραιά
ΟΙΝΟΥΣΣΕΙΑΝ ΧΟΠ	έτ. «Αιτζιάν»	57	9367	άνεχ. Τζιμπουτή 2 'Ιουν. διά Κίναν
ΟΛΓΑ	έτ. «Αργυρώρος»	42	5312	άνεχ. Σουέζ 31 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - Εφοπλιστική	44	7284	άνεχ. Λόδη 'Αντελέση 19 'Ιουν. διά Γκουαύμας
ΟΛΓΑ	έτ. «Ολγα»	48	2372	άνεχ. Λονδίνον 22 'Ιουν. διά Βιρτζίνη
ΟΛΓΑ	έτ. «Ολγα»	43	7199	άνεχ. Αγύούσταν 13 'Ιουν. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΟΛΛΑΝΑΙΑ	έτ. «Ελληνικήν»	56	2863	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιουν. διά Λέγκορ
ΟΛΝΤ ΝΤΡΗΜ	έτ. «Σάναν 'Ανδρέας»	41	1831	έφθ. Θόνεαν 17 'Ιουν.
ΟΜΑΛΑ	έτ. «Ομάλα»	50	5593	άνεχ. Σαλαβάδρη 19 'Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΟΝΗΣΙΔΟΣ	έτ. «Σαλαμίς»	39	5235	άνεχ. Τρίνιγκταν 15 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	έφθ. Καλκούταν 18 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	έτ. «Αστροκρεσίντο»	56	10929	άνεχ. Μόζι 16 Μαΐου διά Σαντοσίμα
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Οριεντ Μήντ 'Ηστ»	57	9367	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.

ΟΡΙΕΝΤ ΛΑ'ΙΝΕΡ	έτ. «Μήντ "Ηοτ»	45	7787	έφθ. Κλήθελαντ 13 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	«Οριεντ Μήντ "Ηοτ»	64	9483	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδς 19 'Ιουνιού
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	έφθ. Ντώρμπαν 21 'Ιουν.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	έφθ. Τοινθαγκτάο 15 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Άρμαντόρα»	61	16622	έφθ. Όζάκαν 21 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ούλτρα»	56	10120	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδς 24 Μαΐου διά Ρίθερ Πλέϊτ
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεανίκ»	61	10996	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 23 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΟΥΑΛΥΣΣΕΣ Α' ΓΛΑΝΤ	έτ. «Αρκείσιος»	50	2529	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 22 'Ιουν. διά Χάιφαν.
ΟΥΑΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Ούδασευς»	54	2721	ύπο παραλαβήν
ΟΥΑΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ	έτ. «Αντικλεια»	50	3187	άνεκ. Λάς Πάλμας 18 'Ιουν. διά Σάντος
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	άνεκ. Ναγκασάκι 18 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	δ. Δραγώνας & Σία	49	1238	εις μεσογειακά μεταφοράς
Π. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Πίλινες»	47	2740	έφθ. Παλέρμο 13 'Ιουν.
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγιες»	60	9317	άνεκ. Χιούστον 19 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέάνο»	58	23607	διπλήθε Ντακάρ 19 'Ιουν. διά Μπόννυν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16250	εις Θέσιον 19.15 Β – 29.9 Δ 'Ιουν. 21 διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ	έτ. «Άγγελάκης	51	5170	έφθ. Χόγκ Κόργκ 28 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	Γ. Φουντουάλκης	22	2759	έφθ. Τιεντάν 9 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Γουιαντόρο»	44	7251	έφθ. Καλλάδ 21 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Ακμε»	57	10720	έφθ. Βανκούμπερ 17 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Γένεραλ-Μαρ. Εντερπρ.	47	2576	άνεκ. Αμμόχωστον 13 'Ιουν. διά Μπέλφαστ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	Τσουριάκης	39	2456	διπλήθε Κων) πολιν 22 'Ιουν. διά Χερσώνα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεκ. Τζιμπούτι 12 'Ιουν. δι' Ινδίαν
ΠΑΝΔΩΡΑ	Π. Κουλούρης	47	1346	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΠΑΝΕΞΠΟΡΤΕΡ	I. Π. Κατσουλάκος	39	3562	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουν.
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Ρίμνες»	53	5593	έφθ. Ρίο Γκράντε 23 'Ιουν.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Αρίδο»	47	2811	άνεκ. Σύρον 9 'Ιουν. δι' Άλεξανδρειαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	44	7186	άνεκ. Μένα Άχμαντι 10 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Ντο Κόστα»	45	4229	ενεχ. Πουλό Μπούκομ 18 'Ιουν. διά Τοιγκτάν
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Μαρπρογκρέσο»	55	11430	άνεκ. Λά Ροελ 9 'Ιουν. διά Χουέλδα
ΠΑΠΟΝΙΚ	έτ. «Φράνκο»	43	7149	έφθ. Τοινθαγκτάο 17 'Ιουν.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	έτ. «Κάριες»	47	1997	έφθ. Αντωνίνια 17 'Ιουν.
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ	έτ. «Αστροπρόσπερο»	48	5146	έφθ. Ανκόνα 17 'Ιουν.
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Πανώραια»	39	4550	έφθ. Νασάσου 24 'Ιουν.
ΠΑΣΧΑΛΗΣ	έτ. «Μάντριαλ	56	6040	άνεκ. Σουές 2 'Ιουν. διά Χοντέιντα
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Τζερντίνια»	59	13177	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδς 22 'Ιουν. διά Τσιτταγκόδυ
ΠΑΤΡΙΣ (λαίνερ)	ιο. Παράσοχος	41	2029	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Κανέρο»	44	7371	διπλήθε Κων) πολιν 23 'Ιουν. διά Χερσώνα
ΠΕΙΡΑΙΕΣ	έλληνικά συμφέροντα	36	1460	άνεκ. Λάς Πάλμας 12 'Ιουν. δι' Άπω Ανατολήν
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	άνεκ. Μένα Άχμαντι 8 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	άδ. Χανδρῆ	50	16259	άνεκ. Λάς Πάλμας 9 'Ιουν. διά Πακιστάν
ΠΕΡΑ ΚΑΠΙΠΕΡ	N. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15935	άνεκ. Μαντράς 2 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΠΕΡΣΕΛΠΟΙΔΙ	έλλ. «Οσεαν Κέρριερς	56	9972	διπλήθε Παναμά 21 'Ιουν.
ΠΕΝΝΥ	Xρ. Μ. Σαρλής	47	1800	άνεκ. Χάρηκ Αϊλαντ 9 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΠΕΝΤΑΣ	έτ. «Σάνι Παντελεήμων»	41	3496	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουν.
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πεντάς»	65	21374	άνεκ. Καράτοι 19 'Ιουν. δι' Ούμ Σάιδ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23601	έφθ. Χαραμάδηρ 19 Μαΐου
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	έτ. «Περικλής»	56	20778	άνεκ. Πόρτανον 17 'Ιουν. διά Σαγκάνην
ΠΕΡΑ ΚΑΠΙΠΕΡ	έτ. «Παλιάζανα»	44	7050	άνεκ. Πειραιά 24 'Ιουν. διά Τομπρούκ
ΠΕΡΣΕΛΠΟΙΔΙΣ (δ.)	έτ. «Μόνριθια»	60	8962	άνεκ. Μαλάγα 12 'Ιουν. διά Μη. Αὔρες
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	έφθ. Μαρσάλα 10 'Ιουν.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άνεκ. Ραβέναν 7 'Ιουν. διά Ρίθερ Πλέϊτ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΚΑΜΒΥΣΗΣ ΙΙ	έτ. «Κάνονους»	56	15852	άνεκ. Βανκούμπερ 24 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Μαροιέρτα»	45	7643	διπλήθε Ούσαντ 3 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΠΗΛΙΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11089	άνεκ. Ζόλμανον (Δ.Α.) 10 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έφθ. Λονδίνον 19 'Ιουν.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ταρκουστά»	61	10072	άνεκ. Πρίνς Ρούπερτ 20 Μαΐου διά Κίναν
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Σπηγούαίνης»	41	3307	άνεκ. Μπραουνοβίλ 7 'Ιουν. διά Δουνκέρκην
ΠΙΣΤΙΣ	έτ. «Κομμέρσιολ» κ.λ.π.	54	6154	έφθ. Καράτοι 17 'Ιουν. δι' Αύρες
ΠΛΑΤΟΝ (δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	1794	έφθ. Ρεοφ 20 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Μαρίντο»	50	10776	άνεκ. Ραβέναν 7 'Ιουν. διά Ρίθερ Πλέϊτ
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Γιούνιον Μαριτάιμ»	43	1815	άνεκ. Βανκούμπερ 22 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΛΙΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	διπλήθε Ούσαντ 3 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΠΟΛΙ	έτ. «Πλανάζας»	54	8825	έφθ. Ντώρμπαν 21 'Ιουν.
ΠΟΛΥΔΩΡ	έτ. «Κάνονους»	61	9956	άνεκ. Είθονμασού 22 'Ιουνιού διά Ρουέν
ΠΟΛΥΔΡΟΡΟΣ	έτ. «Μαρκίνας»	49	2755	άνεκ. Σουές 28 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.	έτ. «Στροβίλιον»	62	11500	έφθ. Κόμπε 17 Μαΐου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	διπλήθε Εάκουμινς 3 'Ιουν.
ΠΟΠΗ	ΣΤΟ. Ανδρεάδης	43	14425	άνεκ. Βανκούμπερ 22 'Ιουν. διά Σουεδίαν
ΠΟΠΗ Π. Κ.	έτ. «Οσεανγουαίνης»	38	2561	έφθ. Μπ. Αὔρες 17 'Ιουν.
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Πλειάδας»	37	4840	άνεκ. Βανκούμπερ 11 Μαΐου διά Κίναν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντάλα»	65	20893	άνεκ. Είθονμασού 22 'Ιουνιού διά Ρουέν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Ντο Κόστα»	30	4184	άνεκ. Σουές 28 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Νούέδα Σεβίλλα»	64	40098	έφθ. Κόμπε 17 Μαΐου
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Ανάνυμος»	64	37987	διπλήθε Παναμά 19 'Ιουν.
ΠΡΟΚΥΠ	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	άνεκ. Πρίνς Ρούπερτ 20 Μαΐου διά Κίναν
ΠΡΟΩΔΟΣ	έτ. «Τρανοοσεάνικα»	58	10996	άνεκ. Μπραουνοβίλ 7 'Ιουν. διά Δουνκέρκην
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Μαρπίμοιο	51	2063	έφθ. Βανκούμπερ 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μαρετέρνο»	55	16718	άνεκ. Βανκούμπερ 11 Μαΐου διά Κίναν
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Μπάλκοπι»	56	9218	άνεκ. Σεπτέμβριον 21 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	έτ. «Αστήρ»	60	18889	έφθ. Χοινάκηγκ 30 Μαΐου
ΠΡΩΛΑ	Ραφ. Μελαχορινός & Υιοί	21	1515	διπλήθε Κων) πολιν 23 'Ιουν.
ΠΡΩΛΑ	ιο. Λάτοπος	52	10224	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΡΑΖΑΝΙ	έτ. «Αγκάλιοι»	49	1773	διπλήθε Κων) πολιν 23 'Ιουν. διά Σιγγαπούρην
ΡΑΙΑΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία»	37	5910	έφθ. Βρυττόνταν 23 'Ιουν.
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρεδάκτα»	46	3920	άνεκ. Ραγκούν 23 'Ιουν. διά Σιγγαπούρην
ΡΑΧΙΟΤΗΣ	έτ. «Στροβίλιον»	43	7138	άνεκ. Ραγκούν 23 'Ιουν. διά Σιγγαπούρην
ΡΕΑ	έτ. «Στρακίς»	45	5702	έφθ. Βενετίαν 24 'Ιουν.
ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. «Διετσίνεις Κρουαζίέραι»	39	10153	άνεκ. Εμδεν 16 'Ιουν. διά Μπρέμερχαφεν (ΕΠΩ. διάλ.)
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραδεντούρα»	30	4014	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΡΙΤΑ Β.	έτ. «Ροχκάοι»	51	2062	έφθ. Αγ. Νικόλαον 17 'Ιουν. διαταγάς)
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓ'ΟΝΕ	έτ. «Μάντλεμος»	45	7176	έφθ. Βρυττόνταν 23 'Ιουν.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Χονσουλόκης από 31 Μαρτ.
ΡΟΥ'	έτ. «Σκάρος»	41	6901	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 21 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μπικονοφίλδη	48	5487	έφθ. Μαντράς 20 'Ιουν.
ΡΟΥΛΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. Κωνσταντάκης κ.λ.π.	50	10608	άνεκ. Βαλτιμόρων 21 'Ιουν. διά Μπατόν Ρούζ
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεκ. Χαλούλ Αϊλαντ 15 'Ιουν. διά Λισσαβώντα
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	έφθ. Βρεμένη 19 'Ιουν.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	άδ. Άγγελάκη & Σία	47	1575	άνεκ. Αύγουστον 12 'Ιουν. διά Τουάφ
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Φανηνίρι»	52	10176	άνεκ. Ντάρεν 14 Μαΐου διά Γουαμπόα
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ	έτ. «Βιαντελός»	43	7268	άνεκ. Βάρρη 19 'Ιουν. δι' Ελλάδαν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛΑ	έτ. «Μαριαλίζα»	38	1532	έφθ. Νεόπολιν 20 'Ιουν.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόκουαρμ»	37	2409	έφθ. Νεόπολιν 16 'Ιουν.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π.	έτ. «Πρόδρομος»	38	1848	άνεκ. Αντεν 23 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Γλύκας»	40	5134	υπό παραλαβήν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	43	1595	άνεκ. Τρίνινταντ 17 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ	έτ. «Παραδόπολος κ.λπ.	63	13830	εις Πειραιά από 8 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΚΝΕΣΤΑΝΕ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	36	1684	άνεκ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	60	8772	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	έτ. Α. Ν. Αθανασίδης	47	1927	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 18 'Ιουν. διά Τσιταγκόδυ
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ. «Σόμια»	47	8434	διπλήθε Παναμά 15 'Ιουν. δι' Έκλαντ
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ	έτ. «Χόμερ»	59	9010	έφθ. Τοιταγκόδυ ρόδς 21 'Ιουν.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 19 'Ιουν. διά Σαντορίνη

ΣΑΣ				
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ				έφθ. Πέραμα 5 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)				έφθ. Λατάκια 13 'Ιουν.
ΣΕΛΑΜΑ ΘΩΡΗΤΕΝ				διπλήθε Πανόμα 8 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΣΕΕΡΙΦΟΣ				άνεχ. Λάς Πάλμας 13 'Ιουν. διά Ντώμπηαν
ΣΗΜΠΕΡΝΤ				άνεχ. Καλομάταν 12 'Ιουν. δι' Ἀλεξανδρειαν
ΣΙΜΟΣ				άνεχ. Μαντράς 2 'Ιουν. διά Φρητάουν
ΣΙΜΠΑ				άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου
ΣΙΣΟΥΛΑ				άνεχ. Ραγκούν 24 'Ιουν. διά Φρητάουν
ΣΙΦΟΝΟΣ				άνεχ. Γκότεμπουργκ 22 'Ιουν. δι' Ααρχους
ΣΕΚΙΝΟΣ				έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 23 'Ιουν.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ				άνεχ. Χάδρην 18 'Ιουν. διά Παναρά
ΣΜΑΡΑΓΔΙ				εἰς Πειραιά ἀπό 22 'Απρ. (έπισκευαι)
ΣΟΝΙΚ				διπλήθε Πανόμα 11 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΥΚΙ				εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ				εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΑΡΤΟ				έφθ. Ἀθανάν 15 'Ιουν.
ΣΠΕΤΕΣΑΙ				άνεχ. Θεούτα 6 'Ιουν. διά Κίναν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ				έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)				έφθ. Κοπεγχάγην 22 'Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ				έφθ. Λονδίνον 24 'Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)				έφθ. 'Οζάκαν 16 Μαΐου
ΣΠΥΡΟΣ Δ.				εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ Σ. ΠΟΛΕΜΗΣ				έφθ. Σεβίλλην 19 'Ιουν.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.				έφθ. Νουμέα 7 'Ιουν.
ΣΤΑΜΟΣ				
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ				
ΣΤΑΡ οφ ΑΘΕΝΕΙΣ				
ΣΤΑΡ οφ ΠΑΓΓΡΙΟΥΣ				
ΣΤΑΡΑΙΑ'ΙΤ ΙΙ				
ΣΤΑΥΡΟΣ				
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ				
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)				
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.				
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.				
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ				
ΣΤΥΜΦΑΛΟΣ				
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ				
ΣΥΡΟΣ				
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ				
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΗ				
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)				
ΤΑΥΡΟΣ				
ΤΕΑ				
ΤΕΛΑΜΩΝ				
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ				
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)				
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ				
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ				
ΤΖΟΥ'				
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)				
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)				
ΤΙΝΑ				
ΤΙΝΤΑΧΟΔ				
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΑ				
ΤΟΥΓΓΙΚΑ				
ΤΟΥΛΑ Ν.				
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ				
ΤΟΥΡΚΙΑ				
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ Ι				
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ ΙΙ				
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ ΙΙΙ				
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ				
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ				
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ				
ΤΡΕΝΤΜΠΑΝΚ				
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)				
ΤΡΙΓΟΝ				
ΤΥΦΩΝ				
ΥΒΟΝΗ (δεξ.)				
ΥΔΑΡΙΟΣ ΙΙΙ				
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)				
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ				
ΦΑΒΟΡΙΤΑ				
ΦΑΙΔΡΑ				
ΦΑΛΗΡΩΝ				
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ				
ΦΑΝΗ				
ΦΑΙΑ				
ΦΙΛΤΡΙΚ				
ΦΛΩΡΑ				
ΦΛΩΡΑ Ν.				
ΦΟΙΒΟΣ				
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ				
ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ				
ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ ΡΑΦΝΕ				
ΦΡΟΣΥΝΗ				
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ				
ΦΡΟΣΩ ΜΑΝΩΛΟ				
ΦΩΤΗΣ				
ΧΑΔΙΕΣ				
ΧΑΔΣΟΥΝΤ				
ΧΑΝΙΑ ΙΙ				
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ				
ΧΑΡΑΥΓΗ (δ.)				
ΧΑΡΙΕΤ				
ΧΑΡΙΛΑΟΣ (δ.)				
ΧΑΡΠΕΦΤΖΕΑ				
ΧΕΡΜΑΝΟΣ				
ΧΑΤΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ				
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ				
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ				
ΧΙΟΣ				
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ				
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)				
ΧΛΟΗ (δ.)				
ΧΡΗΓΚΑΛ				
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.				
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ				
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ				
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ				
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ				
ΨΑΡΑ				
'Α) φοι Σιγάλα	40	5360		έφθ. Πέραμα 5 'Ιουν. (έπισκευαι)
«Γιουν. Μαρίτ. Ἐντερράις»	46	3921		έφθ. Λατάκια 13 'Ιουν.
έτ. «Κάνοπους»	55	16241		διπλήθε Πανόμα 8 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	45	3503		άνεχ. Λάς Πάλμας 13 'Ιουν. διά Ντώμπηαν
έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098		άνεχ. Καλομάταν 12 'Ιουν. δι' Ἀλεξανδρειαν
έτ. «Μαρίνι»	52	11705		άνεχ. Μπ. Αύρες 14 'Ιουν. διά Φρητάουν
έτ. «Αμάντα»	43	7275		έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου
έτ. «Κατάνι»	48	5957		άνεχ. Ραγκούν 24 'Ιουν. διά Φρητάουν
Φρ. Θεοδωρίδης	40	4499		άνεχ. Γκότεμπουργκ 22 'Ιουν. δι' Ααρχους
έτ. «Ρήφερ»	62	3097		έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 23 'Ιουν.
έτ. «Μορμάνα»	53	2340		άνεχ. Χάδρην 18 'Ιουν. διά Παναρά
έτ. «Κόραλ»	48	3745		εἰς Πειραιά ἀπό 22 'Απρ. (έπισκευαι)
έτ. «Σήγκολ»	53	3311		διπλήθε Πανόμα 11 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
έτ. «Τάγκικερ»	62	28390		εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
έτ. «Φράνκο»	28	1660		εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
Χρ. Σαρλής & Σία	45	1598		έφθ. Αθανάν 15 'Ιουν.
έτ. «Λέσταμ»	29	7030		άνεχ. Θέσια 6 'Ιουν. διά Κίναν
έτ. «Σπάρτο»	57	9460		έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν.
έτ. «Σπέτσαι»	44	7276		έφθ. Κοπεγχάγην 22 'Ιουν.
έτ. «Ζάφυρ»	43	3327		έφθ. Λονδίνον 24 'Ιουν.
Α. Νομικός	50	2516		έφθ. 'Οζάκαν 16 Μαΐου
Ιω. Λάτοπος	26	5648		εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
Σπύρος Λάλης	40	2209		έφθ. Σεβίλλην 19 'Ιουν.
Σπύρος Πολεμής	59	10801		έφθ. Νουμέα 7 'Ιουν.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.				
ΣΤΑΜΟΣ				
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ				
ΣΤΑΡ οφ ΑΘΕΝΕΙΣ				
ΣΤΑΡ οφ ΠΑΓΓΡΙΟΥΣ				
ΣΤΑΡΑΙΑ'ΙΤ ΙΙ				
ΣΤΑΥΡΟΣ				
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ				
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)				
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.				
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.				
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ				
ΣΤΥΜΦΑΛΟΣ				
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ				
ΣΥΡΟΣ				
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ				
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΗ				
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)				
ΤΑΥΡΟΣ				
ΤΕΑ				
ΤΕΛΑΜΩΝ				
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ				
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)				
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ				
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ				
ΤΖΟΥ'				
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)				
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)				
ΤΙΝΑ				
ΤΙΝΤΑΧΟΔ				
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΑ				
ΤΟΥΓΓΙΚΑ				
ΤΟΥΛΑ Ν.				
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ				
ΤΟΥΡΚΙΑ				
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ Ι				
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ ΙΙ				
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ				
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ				
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ				
ΤΡΕΝΤΜΠΑΝΚ				
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)				
ΤΡΙΓΟΝ				
ΤΥΦΩΝ				
ΥΒΟΝΗ (δεξ.)				
ΥΔΑΡΙΟΣ ΙΙΙ				
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)				
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ				
ΦΑΒΟΡΙΤΑ				
ΦΑΙΔΡΑ				
ΦΑΛΗΡΩΝ				
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ				
ΦΑΝΗ				
ΦΑΙΑ				
ΦΙΛΤΡΙΚ				
ΦΛΩΡΑ				
ΦΛΩΡΑ Ν.				
ΦΟΙΒΟΣ				
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ				
ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ				
ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ ΡΑΦΝΕ				
ΦΡΟΣΥΝΗ				
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ				
ΦΡΟΣΩ ΜΑΝΩΛΟ				
ΦΩΤΗΣ				
ΧΑΔΙΕΣ				
ΧΑΔΣΟΥΝΤ				
ΧΑΝΙΑ ΙΙ				
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ				
ΧΑΡΑΥΓΗ (δ.)				
ΧΑΡΙΕΤ				
ΧΑΡΙΛΑΟΣ (δ.)				
ΧΑΡΠΕΦΤΖΕΑ				
ΧΕΡΜΑΝΟΣ				
ΧΑΤΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ				
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ				
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ				
ΧΙΟΣ				
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ				
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)				
ΧΛΟΗ (δ.)				
ΧΡΗΓΚΑΛ				
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.				
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ				
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ				
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ				
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ				
ΨΑΡΑ				
'Α) φοι Σιγάλα	50	4734		άνεχ. Πόρτ Σουτέχαγμα 21 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
έτ. «Μαρσσοίο»	65	15597		άνεχ. Ντάκαρ 12 'Ιουν. διά Κίναν
έτ. «Φάληρον»	39	1880		διπλήθε Κώνσταρτο 20 Μαΐου διά Βάρναν
Τζωρτζίς & Συκίας	22	3117		εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
Μουνδρέας	38	2564		έφθ. Ρουέν 21 'Ιουν.
Έπαντοπακήν	44	1596		άνεχ. Κόπερθικ 5 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
έτ. «Μωπήν»	56	5471		άνεχ. Κολόμπιο 9 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
έτ. «Αμφιών»	54	2642		έφθ. Μασσαλίαν 22 'Ιουν.
έτ. «Μαράκιον»	57	9950		άνεχ. Σάντο Μπούρικο 20 'Ιουν. διά Σαντοξέζ
έτ. «Ελληνικά»	43	5350		άνεχ. Σαγκάνη 12 'Ιουν. δι' Εύρωπην
έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	56	1082		άνεχ. Ντάρην 5 Μαΐου διά Σαγκάνη
Θ. Εύστοβιθ Κ.Λ.Π.	52	2039		άνεχ. Κίγκωταν (Ζαμ.) 19 'Ιουν. διά Πούερτο Κορτέζ
έτ. «Αστροβελίαν»	43	6838		εἰς θεσιν 54.50 B – 5.30 A 'Ιουν. διά Σαγκάνη
Ζαχάρης – Βασιλάς	47	1106		έφθ. Μπρούνομπούτελ 19 'Ιουν. διά Σαγκάνη
έλληνικά συμφέροντα	49	1987		άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδος 6 'Ιουν. διά Β. Κορέαν
έτ. «Ελληνοκυπριακήν»	35	1253		άνεχ. Ντάρην 22 'Ιουν. διά Ρόττερντα�
Μ. Καπότας κ.λ.π.	27	2448		έφθ. Μάλταν 20 'Ιουν.
έτ. «Βάπελ»	46	1563		εἰς μεσογειακάς μεταφορ

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ματσεντόνιαν»	44	7212	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 22 'Ιουν. διά Μαντράς
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	53	11417	έφθ. Βανκούμπερ 19 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελα»	52	3694	έφθ. Τζάκονθιλ 19 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπαροσία»	59	15858	άνεχ. Μη. "Άύρες 18 'Ιουν. διά Βρέμπν
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα	48	8482	διπλήθε Παναμά 7 'Ιουν. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγγελίαν»	53	11365	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 21 'Ιουν.
ΑΙΓΓΕΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	43	7229	έφθ. Μαντράς 22 'Ιουν.
ΑΓΗΝΩΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγηνωρ»	43	7139	άνεχ. Τζιμπούτι 26 Μαΐου διά Γουαμπόδα
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντα Μπάρμπαρα»	43	2847	εἰς Μάλταν ἀπό 19 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλια»	45	6877	άνεχ. Τζιμπούτι 8 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	56	20153	άνεχ. Ντύμπαν 15 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ακρωτήρι»	43	7157	άνεχ. Τελκασούνα 13 'Ιουν. διά Παναμά
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπισαγά»	43	3106	άνεχ. Ιμιγκαχ 6 'Ιουν. διά 'Αρχάγγελον
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτυ»	53	11010	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσιέλο»	24	1988	εἰς Σουέζ ἀπό 10 Μαρτ. 1966
ΑΓΙΟΓΑΛΛΟΥΣΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγιογαλλούσαινα»	43	7165	έφθ. Βαλπαραίζο 2 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστοτέλης»	56	20140	άνεχ. Ρουέν 23 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτος»	43	7144	έφθ. Τσιταγκόκ 11 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικολάς»	53	11024	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 20 'Ιουν. διά Μπαχρέϊν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδαμαντια»	53	13256	έφθ. Ρότερντεμ 28 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεχ. 'Αρούμπα 12 'Ιουν. διά Πόρτ Κανάθεραλ
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσεπέραντζα»	43	7265	άνεχ. Τσάρλεστον 24 'Ιουν. διά Τάμπα
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απός Νικόλας»	53	9053	άνεχ. Ντακάρ 17 'Ιουν. διά Χοραμσάχρ
ΑΕΛΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	έφθ. Νέπολιν 23 Μαΐου
ΑΖΑΝΤΕΧ		έτ. «Μαρακόρντε»	47	2992	διπλήθε Λιζάρων 25 'Ιουν. διά Λιθερόπουλ
ΑΖΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάτμιο»	44	2853	άνεχ. Θέουτα 23 'Ιουν. διά Πόρτ Κόμφορτ
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άζουερο»	44	7176	διπλήθε Κώνων πολίν 18 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπυρουδίνη»	49	3484	35 μλία Ν.Δ. 'Ηοτμπορ 22 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)		έτ. «Αστροπόλεντορ»	30	4125	διπλήθε Ούσάρτ 22 'Ιουν. διά Λέγκαρν
ΑΗΣ ΣΠΥΡΟΣ (κυπρ.)		έτ. «Ποσειδώνη»	48	2724	άνεχ. Καζαμπλάνκα 12 'Ιουν. διά Τοντάρι Σαρέντε
ΑΘΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορτόζα»	61	13679	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΑΘΕΝΙΚΙΚ (πικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνετη»	66	50200	άνεχ. Τομπάτα 3 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)		έτ. «Άλμα»	67	44000	εἰς Γιοκοχάμαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑΙ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικη»	54	18784	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 11 'Ιουν.
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιργίνιο»	43	7290	άνεχ. Αντεν 6 Μαΐου διά Σιγγαπούρην
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιας»	53	12402	άνεχ. Μπούκοπορτ 16 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΑΙΟΛΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίβαλια»	43	7248	άνεχ. Βανκουβέρ 7 'Ιουν. διά Βομβάν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (N.A.T.)		έτ. «Νόρθ Σηλι»	67	28500	άνεχ. Πάρι 11 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμηπήριαν»	58	10018	εἰς Μόζι, 24 'Ιουν.
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμηπήριαν»	58	10018	εφθ. Μαντζανίλο (Μεξ.) 26 Μαΐου
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμηπήριαν»	58	10020	έφθ. Λα Κουάρια 17 'Ιουν.
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	67	10000	εἰς Γολλίαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδώνη»	43	7256	άνεχ. Λόντσελες 12 'Ιουν. διά Καλντέρα
ΑΙΣΙΩΠΟΣ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκουάρντια»	52	11292	άνεχ. Μπάνταν 13 'Ιουν. διά Δυτ. Ακτήν ΗΠΑ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ακούιλα»	57	8184	άνεχ. Πολύδαν 22 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόπας»	67	37500	εφθ. Γοκοχάμαρα 21 'Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΗΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρτον»	67	35000	εἰς Χιροσίμα υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Κάρριερ»	66	23400	εἰς Χιροσίμα υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τσέρο Κούάκα»	65	18400	έφθ. Δουνκέρκην 20 'Ιουν.
ΑΚΑΜΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκαμας»	45	7285	άνεχ. Λόντσαν 16 'Ιουν. διά Τόκιον
ΑΚΑΣΣΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντος»	50	1385	εἰς Σιγγαπούρην ρόδες ἀπό 15 Δεκ. 1965
ΑΚΑΣΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγινωρ»	46	7331	διπλήθε Παναμά 15 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άκερ»	42	7066	έφθ. Γδύνια 19 'Ιουν.
ΑΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρ «Νοτ»	43	8434	άνεχ. Άνγκούσταν 17 'Ιουν. διά Βομβάν
ΑΚΜΑΙΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	49	11105	άνεχ. Οζάκαν 21 'Ιουν. διά Τόκιον
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (ἄγνω.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακύμας»	44	7159	εἰς Σιγγαπούρην ρόδες ἀπό 15 Δεκ. 1965
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμενόπρου»	47	7173	διπλήθε Νανάραν 21 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελέτιου»	43	7224	έφθ. Καλκούτταν 13 'Ιουν.
ΑΚΤΙΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ»	43	10544	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 24 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
ΑΛΑΣΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνη»	44	7254	έφθ. Μπάνταν 11 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Άλφασον»	43	6989	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 10 'Ιουν. διά Γουμπόδα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φίντελτιτού»	56	10480	έφθ. Καροιόγκη 26 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φέρέ»	58	10499	άνεχ. Φραγκούκον 23 'Ιουν. διά Τυνιδιάν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμηπήριαν»	56	20926	διπλήθε Νανάραν 21 'Ιουν. διά Νοθωραϊόκην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ρ. (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	2908	άνεχ. Ζεμπρούγκε 4 'Ιουν. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ποιόριτου»	42	7241	άνεχ. Τζιμπούτι 31 Μαΐου διά Ινδίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ		έτ. «Τζένερα (Φρέιτερς)»	67	15910	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Ιουν.
ΑΛΘΕΑ (παν.)		έτ. «Πασαλάρικ»	37	5282	άνεχ. Μπάραν 19 'Ιουν. διά Νταμάμ
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόθια»	65	10865	έφθ. Τόκιο 20 'Ιουν.
ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νταναγκέλη»	43	7070	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 22 'Ιουν. διά Γλασκώθην
ΑΛΚΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	55	12334	έφθ. Οδόλι 21 'Ιουν.
ΑΛΚΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκμαν»	66	27985	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 24 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
ΑΛΛΕΓΡΚΡΟ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	67	46350	έφθ. Μπάνταν 16 'Ιουν. διά Βαλπαραίζο
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	57	12775	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 21 'Ιουν. διά Βραζίλιαν
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπος»	41	7401	άνεχ. Τάμπα 8 'Ιουν. διά Τρίνινταντ
ΑΛΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εθεργκλέιντς»	66	15650	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 17 'Ιουν.
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζρέου»	58	13023	έφθ. Βιρτούττων 29 Μαΐου
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	44	7276	άνεχ. Αμύδρεαν 10 'Ιουν. διά Τσάρλεστων
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7280	άνεχ. Σεβίλην 20 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7204	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 9 'Ιουν. διά Ντουμάρι
ΑΛΜΠΙΝΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7260	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 2 'Ιουν. διά Χαιφόγκ
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρο»	44	7270	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 31 Μαΐου διά Αντίλλας
ΑΛΧΕΛΙ (Λιβάνου)		έτ. «Γενεσάτ»	43	7171	εἰς Σουέζ ρόδες 15 'Ιουν.
ΑΜΑΛΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρόλτα Θί»	46	2062	έφθ. Αμύδρεαν 10 'Ιουν. διά Τσάρλεστων
ΑΜΑΝΙ (Λιβάνου)		έτ. «Μένα»	38	1885	άνεχ. Σεβίλην 20 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΜΕΝΑΙ ΙΤΥ (παν.)		έτ. «Σαΐντ Τόμας»	52	4894	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 16 'Ιουν. διά Ντουμάρι
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	13716	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 2 'Ιουν. διά Νταρίεν
ΑΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρα»	44	10535	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 18 'Ιουν. διά Νταρίεν
ΑΜΦΙΔΛΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπινκ & Φρέιτινγκ»	43	7036	εἰς Σουέζ ρόδες 15 'Ιουν.
ΑΜΦΙΩΤΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπινκ & Φρέιτινγκ»	39	5171	έφθ. Αμύδρεαν 23 'Ιουν.
ΑΜΩΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίτη»	42	7147	άνεχ. Ναγκόνια 13 'Ιουν.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ»	44	7229	άνεχ. Τόκιο 21 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκάνο»	44	7242	άνεχ. Τοκούγιαμά 22 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Χειρούδζα»	66	23571	άνεχ. Χάρην 14 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Αφοικαν»	56	13262	άνεχ. Βιτόρια 30 Μαΐου διά Κόμπε
ΑΝΔΡΙΑ		έτ. «Τρανσόσεαν»	55	21075	άνεχ. Σιγγαπούρην 22 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αράχια»	59	4577	άνεχ. Χάρην 14 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλόστα»	65	15597	διπλήθε Ιμπρατάρ 14 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΝΕΜΟΣ (πικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19125	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΑΝΘΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	34114	άνεχ. Βιτόρια 30 Μαΐου διά Κόμπε
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 18 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρα»	43	10582	εἰς Πειραιά 22 Μαΐου διά Ντουμάρι
ΑΝΝΑ Κ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνότανο»	57	25441	έφθ. Μόζι 18 'Ιουν.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	(N.A.T.)	έτ. «Γευέστ Αφρικαν»	54	6112	έφθ. Κολόμπα 22 Μαΐου διά Κόλπον (ΗΠΑ)

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	«Σάουθ "Hest 'Ατλαντικ»	63	15985	εἰς Γιοκοχάμαν ἀπό 22 Μαΐου (έπισκευαι)
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντέρο»	57	11041	ἀνεκ. Ἀστόρια 12 'Ιουν. δι' Ἰαπωνίαν
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀγηνῶρ»	55	11148	ἀνεκ. Φλώαιγκ 3 'Ιουν. δι' Ἀργεντινὴν
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀπατούρια»	43	7154	ἔφθ. Βομβάνι 1 'Ιουν.
ΑΠΕΞ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀπεξ»	42	6706	ἀνεκ. Τζιμπουτή 23 'Ιουν. διὰ Βαλτικὴν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Τζιοθάνι»	44	7284	διπλήθε Παναμᾶ 12 'Ιουν. διὰ Κορέαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Παρνές»	67	15100	εἰς Οζάκαν υπὸ συμπλήρωσιν
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Νικοπόλις»	45	3599	ἀνεκ. Τάμπα 21 'Ιουν. διὰ Βερακρούζ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κατερίνα»	37	5405	ἀνεκ. Λίμνη Νταμπί 23 'Ιουν. 19 διὰ Παναμᾶ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (λιθαν.)	(N.A.T.)	Κατσούεύρης	40	1280	ἀνεκ. Ρόττερνταν 21 'Ιουν. διὰ Κούρε (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβιος»	56	10180	ἔφθ. Λομπίτο 31 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Παλιφικ Τράνσοποτ»	43	8479	ἔφθ. Μπόννι 19 'Ιουν.
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιτας»	35	4965	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 23 'Ιουν.
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλος»	64	28313	έφθ. Ανάκοντα 5 'Ιουν.
ΑΡΕΝΤΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Εύραφρικαν»	46	1889	έφθ. Σάνιος 22 'Ιουν. διὰ Καζαμπλάνκα
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀρετῆ»	42	7176	ἀνεκ. Τάμπα 9 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βολέρα»	45	4578	ἔφθ. Αρούμπα 20 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΑΡΘΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀστροσιέλο»	58	16258	ἔφθ. Πειραιᾶ 7 'Ιουν.
ΑΡΙ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ἀλμπατρός»	44	8541	ἔφθ. Λομπίτο 23 'Ιουν.
ΑΡΙΕΤΤΑ (Ελλ.)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	62	25911	έφθ. Α' δεκατία 22 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτκότ»	40	5488	έφθ. Α' μδύργον 21 'Ιουν. δι' Η.Π.Α.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀρίσι»	63	28029	ἔφθ. Σάντος 11 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀριστείδης»	37	4635	έφθ. Σάνιος Νικολας ('Άργ.) 23 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμπόδα»	43	7247	έφθ. Πομπίνο 17 'Ιουν. διὰ Ταγγέρνη
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	35	992	έφθ. Κουβέϊτ 25 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιωανίτα»	40	5419	έφθ. Βακαγίαμο 20 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ομπρος»	56	10093	διπλήθε Παναμᾶ 14 'Ιουν. διὰ Πακιστάν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10280	έφθ. Ρεσιφ 12 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Ορκην
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κολούμπια»	43	7254	έφθ. Ρόττερνταν 16 'Ιουν. διὰ Ντακάρη
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀντάρκτικ Γκάζ»	45	5058	έφθ. Καλκούτταν 23 'Ιουν.
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀριάτε»	44	7216	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδης 17 'Ιουν. διὰ Πλατζοῦ
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροντέιλ»	44	10511	έφθ. Μαντράς 20 'Ιουν.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσ»	43	7303	εἰς Λίδι υπὸ συμπλήρωσιν
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σῆκρεοτ»	67	47000	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδης 17 'Ιουν. διὰ Μπαλίκ Παπάν
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροςτέιλ»	44	10496	άνεκ. Τορόντο 19 'Ιουν.
ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντρο»	48	11379	άνεκ. Ναυκαράκι 5 'Ιουν. διά Γουαμπόδα
ΑΡΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσκόρτε»	47	3000	άνεκ. Στοκχόλμην 22 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΑΡΤΕΜΙΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαιανδρος»	44	7179	άνεκ. Βακούδερη 16 'Ιουν. διά Κοντώνα
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	«Οθεροπίς Μπαλκ Κάρριερς	64	17976	άνεκ. Στοκχόλμην 22 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοργία»	26	2902	άνεκ. Καράτος 21 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΑΡΤΣΕΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανοτόν»	44	10454	άνεκ. Κόπιμο 19 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΑΡΧΑΓΓΕΛ	(N.A.T.)	«Κάρυκο Λάινερ»	63	10929	έφθ. Τζιμπούτη 18 'Ιουν.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέλην Γκαμπριέλλη»	44	7176	άνεκ. Κόπερβικ 7 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΑΣΗΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ασημί»	40	2667	άνεκ. Ταράετον 22 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεκ. Λαύρητζο Μαρκές 16 'Ιουν. διά Χόρ αλ Αμάγια
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίνη»	45	14132	άνεκ. Λάς Πάλμας 10 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστηρ»	50	5324	άνεκ. Λάς Καντώνα
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σφύρη»	63	34114	άνεκ. Κοκουμπό 4 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	12624	άνεκ. Ρόττερνταν 17 'Ιουν. διά Αρούμπα
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκμη»	58	20608	άνεκ. Βρινθίσιον 3 'Ιουν. διά Μπάνιας
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	60	20444	άνεκ. Ντακάρη 15 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντικ»	49	17094	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 16 'Ιουν. διά Χόρ αλ Αμάγια
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	31716	άνεκ. Λάς Πάλμας 10 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ανταλάντικ»	63	15977	άνεκ. Πιοκοχάμαν 17 'Ιουν. διά Ακτὴν Η.Π.Α.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	57	24831	άνεκ. Αμβούργον 9 'Ιουν. διά Πουέρτο Μιράντα
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντικ»	55	12985	έφθ. Σέπτε 17 'Ιουν.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24813	άνεκ. Νύναοχαν 8 'Ιουν. διά Μένα Αχμαντί
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντικ»	53	11322	έφθ. Κιουρασάο 16 'Ιουν.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΙΤΡΑΠΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	53	12696	άνεκ. Καράκας 22 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορκην
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντικ»	53	12712	έφθ. Βίλελμονταν 20 'Ιουν.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντικ»	51	11524	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 4 'Ιουν. δι' Αργεντινὴν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΠΙΡΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτ 'Ατλαντικ»	63	15921	άνεκ. Χάρηκ 'Αϊλαντ 17 'Ιουν. διά Βιζαγκαπατνάμ
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	56	14839	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 22 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντικ»	52	10930	άνεκ. Ναγκόνιαν 15 'Ιουν.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	38672	άνεκ. Καλκούτταν 16 'Ιουν. διά Γιαβάτα
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	66	50000	έφθ. Βανκούμπερ 21 'Ιουν.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10189	άνεκ. Οζάκαν 1 'Ιουν. διά Γιοκαίσι
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 11 'Ιουν. διά Σαϊγκόν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Άκμη»	58	10139	άνεκ. Ντώρμπαν 17 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αταλάντικ»	63	15985	έφθ. Καλκούτταν 16 'Ιουν. διά Μένα Αχμαντί
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	άνεκ. Θάρην 18 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ "Hest 'Ατλαντικ»	64	15977	έφθ. Βανκούμπερ 21 'Ιουν.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10505	άνεκ. Οζάκαν 2 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΘΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	60	10789	έφθ. Σαϊγκόν 20 'Ιουν. διά Σαϊγκόν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	62	10815	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 19 'Ιουν. διά Καμαίσιον
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	67	45500	άνεκ. Ιαπωνίαν υπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΡΑΣ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκαμψια»	51	8867	εἰς Ήσσιον 24.50 B - 17.57 Δ 'Ιουν. 22 διὰ Ρίθερ Πλέιτ
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλει»	41	5281	άνεκ. Τζιμπούτη 17 'Ιουν. διά Μπασαράν
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλίδερ»	56	10312	άνεκ. Μένα Αχμαντί 9 'Ιουν.
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ (ύπερωκ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οκεανία»	40	26315	άνεκ. Κείπ Τάουν 17 'Ιουν. διά Σίδηνεϋ
ΑΧΙΛΛΕΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	43	7257	έφθ. Μπιλμπάο 18 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλική»	44	7192	άνεκ. Αύγουστον 15 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	51	11045	διπλήθε Φιρσάτλαρ 23 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
ΒΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπι»	34	1698	έφθ. Σαβδάνα 28 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλυσιν)
ΒΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	48	15974	άνεκ. Νέαν 'Ορκηνον 20 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΒΕΝΤΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρο»	60	3211	άνεκ. Σαπέλε 16 'Ιουν. διά Λάγκος
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	έφθ. Ταόλαν 19 'Ιουν.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΒΕΝΤΣΕΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια Κάρριερς»	42	6749	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 19 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΠΡΑΪΝΤ	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	45	14418	έφθ. Πουσάν 6 'Ιουν.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντόντο»	45	3736	έφθ. Βερακρούδης 22 'Ιουν.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τρανσόδη»	58	26566	άνεκ. Θουσιάδη 6 'Ιουν. διά Λάς Αντζελες
ΒΙΡΖΙΝ ΜΑΙΡΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	«Κοκκώντης»	48	3349	εἰς Υμουντέν ἀπὸ 6 Νοεμ. (έπισκευαι)
ΒΟΥΚΕΔΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	45	7604	έφθ. Καλλάδη 21 'Ιουν.
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουσσός»	45	2901	άνεκ. Μασσαλίαν 19 'Ιουν. διά Σαβδόνα
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8615	διπλήθε Παναμᾶ 1 Μαΐου διά Κεελδύκ
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΪΓΝΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αντριότικα»	44	7243	άνεκ. Φόρπορτ (Μπαχ) 1 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σεφύρη»	64	34114	άνεκ. Χόρ αλ Αμάγια 9 'Ιουν.
ΒΥΖΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέντοες»	43	7248	έφθ. Γενόδηση 15 'Ιουν.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεκ. Θέσσαληα 20 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδριάτικο»	64	36281	άνεκ. Χάρηκ 'Αϊλαντ 11 'Ιουν. δι' Ούλολάν
ΓΑΙΛΑΣΙΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικ»	42	7286	άνεκ. Τουσούκμη 20 'Ιουν. διά Μπαγκόδηκ
ΓΑΛΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μόναφλητη»	56	9462	διπλήθε Παναμᾶ 11 'Ιουν. διά Χάρην
ΓΑΛΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	55	9462	άνεκ. Νέαν 'Ορκηνον 4 'Ιουν. διά Χίουστον
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίνκλα»	63	34517	άνεκ. Πούλο Μπούκωμ 24 'Ιουν. διά Μπαλίκ Παπάν
ΓΕΡΟΓΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεκ. Καλλάδη 3 'Ιουν. διά Μπαλμπάν

ΤΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσολ»	44	7145	άνεχ. Τάμπα 13 'Ιουν. διά Βομβάν
ΓΙΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	7240	έφθ. Πύλον 14 'Ιουν.
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	34517	άνεχ. Αίλ Φ Γκραν 9 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΚΕΜ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκουρίου»	52	10593	έφθ. Πουέρτο Καμπέλο 10 'Ιουν.
ΓΚΛΟΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζελέστια»	41	7024	έφθ. Κόμπε 19 'Ιουν.
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	43	7277	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 16 'Ιουν. διά Γουαμπόδα
ΓΚΟΑΝΤ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Σόγκος»	67	51500	έφθ. Ντακάρ 20 'Ιουν.
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άντροβλάνικ»	42	2808	διπλής Κων) πολιν 10 'Ιουν.
ΓΚΟΑΝΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμεσόν»	44	11873	διπλής Έσκουμινς 7 'Ιουν. διά Άλγεριαν
ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΙΓΚΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεγκριτ»	39	6281	εις Κασσιούγκ κάποιο 25 'Απρ.
ΓΚΡΕΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κουάντρος»	50	12240	διπλής Παναμά 31 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίο»	34	1803	διπλής Ημέρασαν 24 'Ιουν. διά Λισσαθώνα
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόζι»	39	1626	εις Μπαραγκουίλα άπο 9 'Οκτ. 1964
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδαι»	64	15282	έφθ. Καζαμπλάνκα 21 'Ιουν.
ΓΟΥΕΣΤΣΤΟΥ ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	44	7244	έφθ. Βαλπαραίζο 16 'Ιουν.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιμάσουντη»	45	7648	άνεχ. Νέαν Ορλέανην 20 'Ιουν. διά Σιέρα Λεόνε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑΔΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Τράνσορτ»	57	26032	διπλής Παναμά 23 'Ιουν. διά Κόμπε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Γ'ΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτ Γ'Ιουνίτου»	52	20667	άνεχ. Ντακάρ 10 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουαζουλά»	57	13750	διπλής Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεύνοι»	55	27278	άνεχ. Ούλανδ 11 'Ιουν. διά Μουσκάτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτ Τάνκερ»	54	28323	διπλής Μουσκάτ 13 'Ιουν. διά Θώλεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ ΙΝΤΑΝΣΔ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουάκη»	55	27278	διπλής Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΙΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοεδάνικη»	55	25317	άνεχ. Μάλταν 23 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤδ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτ Γκρατίουντη»	54	27278	άνεχ. Τζιμπούτι 20 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάζιοναλ»	54	20431	έφθ. Μπορντών 20 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανζιλά»	57	13750	άνεχ. Ντακάρ 30 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Όμοιλη»	62	11971	άνεχ. Πειραιά 22 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τεσσοτος Μπαινί»	57	25489	διπλής Ούλαντ 19 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαϊφόου»	57	25490	άνεχ. Ράς Τανόρα 5 'Ιουν. διά Αμέρεραν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣδ.	(N.A.T.)	έτ. «Ισαφίκικη»	57	26031	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερόστιπης»	57	26031	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 13 'Ιουν. διά Χιροχάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρη»	43	12805	έφθ. Σίδηνε 21 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θώρη»	50	17588	έφθ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσασανδρος»	49	17598	άνεχ. Γκλάντονου 16 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γούντνεν»	50	25360	όργεις Σκαραμαγκά άπο 30 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑ'ΙΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ. «Πνιγελόπη»	49	17598	διπλής Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουράνια»	50	18802	έφθ. Σπαλάτον 20 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	17597	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Ιουν. διά Η.Π.Α.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	17598	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτ Μπάνιν»	58	20546	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 22 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτ Μπιούτη»	57	27902	άνεχ. Μουρμυγκάν 23 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτ Μπόντ»	57	20533	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άγκάτε»	66	22600	άνεχ. Νταμπίερ 12 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΙΤΙΔΑΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Καπρικόρδη»	67	23064	άνεχ. Κόμπε 15 'Ιουν. διά Νιούκαστλ (Άνστρ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτ Πίτς»	49	13956	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουν. διά Σαίν Λάρενς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτ Σῆ»	53	12843	εις Βίζαριαδη (έπισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΟΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηατονί»	58	11201	άνεχ. Πειραιάδη 22 Μαΐου διά Λάντς 'Εντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρη Τάνκερς»	55	20165	άνεχ. Θέουτα 19 'Ιουν. διά Ράς Λανούφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	άνεχ. Μορμυγκάν 23 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφέινη»	58	11200	διπλής Ήλσιγκ 16 'Ιουν. διά Κλέμε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρίνη»	54	20585	άνεχ. Βοστώνη 21 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περοεφόνη»	64	47344	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 17 'Ιουν. διά Γιοκαίοι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΑΙΤΖΙΣΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιγόνη»	65	47344	εις θέσιν 2.19 Β - 104.27 Α 'Ιουν. 23 διά Μπαγκόγκ
ΓΡΑΝΑΔΑ ΧΗΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτ Χήδ»	52	12705	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 16 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	εις Σιγγαπούρην ρόδης άπο 9 Δεκ. (έπισκευα)
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος»	44	7282	
ΔΑΝΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομέντωρ»	18	1545	
ΔΕΛΦΙΝΙ	(π.)	Κοντίνενταλ & Μεντίτερ.	53	12705	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	(Λιθάνυ.)	έτ. «Μπριστόλη»	44	7235	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Σάμοσκη»	66	17057	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Αν'. Ιωάννης»	44	7255	
ΔΗΑΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	53	5579	
ΔΗΛΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Επερεπάντζα»	44	7207	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Α' φοι Σιγάλα»	29	2935	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΔΗΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Δηλας»	43	8602	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΔΗΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μεντίνεμα»	29	2947	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.θ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	65	28000	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οινούσαια»	37	1917	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	
ΔΗΜΟΣ (Λιθάνυ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηράκλης»	44	7252	
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(N.A.T.)	Κυριανούν	43	7187	
ΔΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιανη»	44	7257	
ΔΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	52	3695	
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνιδίτεν Κρός»	52	12523	
ΔΡΟΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατά»	45	12813	
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρεύες»	58	6331	
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	
ΕΒΗ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	58	9431	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρπη»	43	8562	
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	13711	
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φουστενίον Αρμαντόρεων»	43	8184	
ΕΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Άτλαντικ»	63	15983	
ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Δράκε»	56	10329	
ΕΙΡΗΝΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαζόνη»	47	2636	
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	56	10530	
ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέδη»	48	3627	
ΕΛ ΤΟΡΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρου Γουίντες Κάρριερς»	30	5949	
ΕΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τένες»	43	7263	
ΕΛΕΑΝΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άλεσάνδρα»	43	7244	
ΕΛΕΝ .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίς»	67	27985	
ΕΛΕΝ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Αλιμπατρος»	45	7160	
ΕΛΕΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεΐσικ»	34	4163	
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αράνκουσα»	38	5500	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	
ΕΛΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρινι»	44	7151	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τζουτάλαντ»	60	10660	
ΕΛΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ανίτα»	33	5432	
ΕΛΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάραρλον»	52	11466	
ΕΛΛΗΝΟΣΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	
ΕΛΠΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρ»	35	4963	
ΕΝΩΣΙΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρτ»	55	12134	
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσις»	43	7162	
ΕΡΝΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές»	58	17749	
ΕΡΩ'ΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	47	3630	
ΕΣΠΕΡΑΝΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	
ΕΣΠΕΡΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζέιμς»	42	7243	
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντις»	57	10689	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντηπέντενα»	43	7231	
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ 'ΟΙΛ»	66	39494	

ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	"Ελλενικ Σίππιγκ & Ιντάστρ.	43	8482	έφθ. Ριο Ιανέριο 24 'Ιουν.
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκνα»	43	35520	άνεχ. Σπέτζια 24 'Ιουν. διά Ράς ές Σιδέρη
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέος»	44	11208	άνεχ. Μένα Αχαρντι 4 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	44	34593	άνεχ. Σουέζ 18 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	46	2524	έφθ. Αμβέρσαν 21 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ	(N.A.T.)	έτ. «Κολόσσα»	56	10053	άνεχ. Γιαδάτα 26 'Ιουν. δι' "Ορεγκον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	54	18730	άνεχ. Λαρέντζο Μαρκές 19 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	56	30150	άνεχ. Μένα Αχαρντι 14 'Ιουν. διά Σπέτζια
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	άνεχ. Οζάκαν 11 'Ιουν. δι' "Αγ. Θραγκικούν
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπούνο»	54	20896	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 9 'Απρ. διά Μανίλαν
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιβαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοάχη»	43	2896	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμαρ»	49	17613	άνεχ. Κεμπέκ 22 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεκτώρω»	65	35527	άνεχ. Χαργκ "Αίλαντ 4 'Ιουν. διά Λαντς "Εντ
ZAMPEZI	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπραντόρ»	44	9894	έφθ. Κολόμπι 29 Μαΐου
ZAN	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	67	17560	εις θέσιν 20.23 Β – 107.2 Δ 'Ιουν. 23 διά Νιούπορτ
ZANETA II	(N.A.T.)	έτ. «Ανδριάν»	44	8636	έφθ. Μόντρεαλ 19 Μαΐου
ZANIΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χεμλόκ»	44	10393	άργει "Ελευσίνα από 6 Αύγ.
ZANNΗΣ (Λιβανου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντοι»	42	2881	άνεχ. Σαλέρνα 16 'Ιουν. διά Πλοεστι
ΖΕΛΑ Μ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωταράρη»	44	7237	εις θέσιν 33.33 Β – 172.54 Α 'Ιουν. 5 διά Μαντζανίλο
ΖΕΦΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θερντ»	44	7283	άνεχ. Οζάκαν 3 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΗΓΚΑ (π.δ.)		έτ. «Πανευρόπο»	55	20449	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μαχαόχρη
ΗΡΑ	(N.A.T.)	Δέρδανος	48	4574	άνεχ. Ντώρμπαν 23 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβανου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλυπέρτα»	43	718C	άνεχ. Σινκαπούρην ρόδες 21 'Ιουν. διά Τσιταγκόκη
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. "Ιολά Φραγκάντοια"	65	23535	άνεχ. Σιδηνεύ 10 'Ιουν. δι' "Ιαπωνίαν
ΘΑΛΕΙΑ (π.)		έτ. "Πόρτο Αλέγκρε"	46	7369	έφθ. Αμπιτζάν 17 'Ιουν.
ΘΑΛΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πόρτο Στάρ"	43	7183	άνεχ. Τζιμπούτι 12 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΘΑΝΑΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Θεναυαμδρίς"	49	5685	άνεχ. Τοιμά 26 Μαΐου διά Τακλούμπην
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Οριζάνω"	57	10316	διπλήθε Παναμά 12 'Ιουν. δι' "Ιαπωνίαν
ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Θασοσούμαρ"	52	12446	διπλήθε Παναμά 21 'Ιουν. διά Μανίλαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΪΜΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νεποτούνια"	65	27960	διπλήθε Παναμά 22 Μαΐου διά Μανίλαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΪΜΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαρλάρη"	44	7194	άνεχ. Μουροφάν 31 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. "Τρανσατλάντικα"	43	718B	άνεχ. Σουέζ 6 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πρέθεζσα"	42	7205	έφθ. Καλκούτταν 15 'Ιουν.
ΘΕΟΦΑΝΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. "Πιουνάτεντ Κάρουκο"	63	15982	έφθ. Νέαν "Ορλέανην 20 'Ιουν.
ΘΗΜΑΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. "Φιορόπο"	44	7215	προσήραξε εις θέσιν 2.58 Β – 108.40 Α 'Ιουν. 23
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. "Βιαντόρο"	62	13785	έφθ. Μπουλόν 19 'Ιουν.
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. "Ζάντε"	55	2858	άνεχ. Σάντος 23 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. "Ιντερμάρη"	43	2015	άνεχ. Ραβένα 26 'Απρ. διά Μπάρι
ΘΩΡΗ ΣΙΣΤΕΡΕ	(N.A.T.)	έτ. "Αδριαν"	43	8443	διπλήθε Μπωχαρούντι 13 'Ιουν.
ΘΥΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. "Φαιρούτι"	66	41500	διπλήθε Παναμά 22 Μαΐου διά Χουάσκο
ΙΑΝΟΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Καπράγια"	53	11713	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΙΑΙΑΚΑ ΑΓΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. "Ιαϊκα"	47	7426	άνεχ. Λός "Αντζελες 16 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΙΑΙΑΚΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. "Ιαϊκαρος"	45	7666	έφθ. "Αγ. Θραγκικούν 15 'Ιουν.
ΙΙΑΚΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Ικαρος"	50	2028	έφθ. Λάς Πάλμας 22 'Ιουν.
ΙΑΕΝΑ (Λιβανου)	(N.A.T.)	έτ. "Ολιστιμη"	37	5925	άνεχ. Ντακάρ 12 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΙΙΙΜΥ (Λιβανου)	(N.A.T.)	έτ. "Ασσούνιον"	20	2253	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΙΙΠΛΑ	(N.A.T.)	έτ. "Τενέδιανη"	41	6451	έφθ. Βουδάνη 1 'Ιουν.
ΙΙΙΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. "Βεσπούκιο"	44	12646	έφθ. Τόκιο 14 'Ιουν.
ΙΙΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Τραφόλγκαρο"	56	10414	έφθ. Γιοκοσούκα 18 'Ιουν.
ΙΙΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Περικόδιμη"	65	30516	άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Ιουν. δι' "Αμβέρσαν
ΙΙΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Βουλκάνια"	66	21500	άνεχ. Μιζουσιώμι 19 'Ιουν. διά Νέαν "Ορλεάνην
ΙΙΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Μινέρκλεϋ"	63	13516	άνεχ. Οζάκαν 23 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΙΙΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πιετρόλεουμη"	53	13555	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 9 'Ιουν. διά Μόςς
ΙΙΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙ ΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. "Σατούρνια"	66	23000	έφθ. Τομπάτα 4 'Ιουν.
ΙΙΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Μαιραϊαρ"	56	10422	άνεχ. Μόδι 21 'Ιουν. διά Σπάττα
ΙΙΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Μηνάντφορτ"	63	13517	έφθ. Μιζουσιώμι 16 'Ιουν.
ΙΙΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τρανζόσεαν"	53	15826	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουν. διά Καραϊθικήν (διαταγάς)
ΙΙΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πανοσεάνικη"	53	22531	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 22 'Ιουν.
ΙΙΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σταρκλούστερ"	66	45280	άνεχ. Πλάθα 20 Μαΐου
ΙΙΙΟΝΙΚ ΚΩΣΤ	(N.A.T.)	έτ. "Αύτοραλις"	47	5188	έφθ. Τζένταν 3 'Ιουν. (θά μετονομάσθη ΚΑΝΤΜΙΛΟΣ ιδε: "ΚΑΙΝΗΣ"), ώς μετωνυμάσθη
ΙΙΙΟΝΙΚ ΜΠΡΗΖ	(N.A.T.)	έτ. "Σουσεζ"	48	5144	διπλήθε Κυν) πολιν 16 'Ιουν. διά Ραβέναν
ΙΙΙΟΝΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. "Συλλερέτ"	53	7021	έφθ. Μίδδλεσεμπρω 12 'Ιουν.
ΙΙΙΙΖ		έτ. "Ιρισμορ"	33	3946	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 22 'Ιουν.
ΙΙΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Εσύρο"	58	10077	άνεχ. Πλύον 4 'Ιουν. διά Γουαμπόρα
ΙΙΙΑΝΝΗΣ ΑΞΙΠΠΩΤΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λάμδρα"	43	7297	άνεχ. Καράτο: 14 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΙΙΙΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Σάν Σκιούδανη"	42	7020	όργει Ζόντερμποργκ από 9 'Ιαν.
ΙΙΙΑΝΝΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. "Στέρπι"	44	2850	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 21 'Ιουν.
ΙΙΙΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πιουνάτεντ Κρόδη"	57	12618	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 30 Μαρτ. διά Σαϊγκόν
ΙΙΙΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Μαριτάιμ"	47	4882	
ΚΑΑΝΘΟΣ		έτ. "Ελμολεϋ"	53	7602	
ΚΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. "Ελλενικ ΣΠ. Ιντάστριτς"	43	8529	άνεχ. Σουέζ 20 Μαΐου δι' "Οκινάου
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Εντίνα"	43	7237	ιδε: "ΠΑΣΙΟΙΚΑ", ώς μετωνυμάσθη
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Κάθο"	44	7638	άνεχ. Μπέρια 17 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαρεόπολη"	49	10027	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Σάδων Ατλαντικ"	57	10122	άνεχ. Μπριόμπαιν 6 'Ιουν. διά Λορέντζο Μαρκές
ΚΑΒΡΙΝ (Λιβανου)	(N.A.T.)	έτ. "Οθερόπιτ Τάνκονπι"	30	2377	άνεχ. Εβούμπαν από 28 Μαρτ.
ΚΑΒΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μονρόβια"	64	10864	άνεχ. Σαδάνη 22 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΚΑΙΝΗΣ		έτ. "Καθρίνη"	67	42260	έφθ. Αμβέρσαν 24 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ (παν.)		έτ. "Ατλαντικικόπαρ"	53	6979	έφθ. Λατάκιο 12 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αίλα Πεντρεγκαλ"	65	23524	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. διά Χάμποτον ρόδες
ΚΑΙΤΗ Ν. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπουλκάν"	53	13469	άνεχ. Λάς Πάλμας 8 'Ιουν. διά Βουδάνη
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαρφιάντζο"	37	4766	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά Δάντσικ
ΚΑΛΗ ΕΠΛΙΣ (σημ. Γιόρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κρόφτη"	39	4664	άνεχ. Βουδάνη από 28 Μαρτ.
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. "Κέμπιπς"	43	8687	άνεχ. Αύγουστον 9 'Ιουν. διά Νέαν "Ορλεάνην
ΚΑΛΗ	(N.A.T.)	έτ. "Μάριον Τράνσοπορτ"	57	8774	άνεχ. Νέαν "Ορλεάνην 17 'Ιουν. διά Καγαρίους Νίσους
ΚΑΛΛΙΟΠΗΝ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αλλα"	66	44000	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έλλανικό ουμφέροντα	50	3913	άνεχ. Αμπαντάν 15 'Ιουν. διά Χοραμπάχ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΡΕΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Πιουνάτεντ Μπάλκι"	67	16164	εις Οζάκαν υπό ουμπιλήωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Βίγκοκ"	63	17057	άνεχ. Μπράουνδιβ 21 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Υπανοπντή"	43	2874	άνεχ. Βενετίαν 22 'Ιουν. διά Πλοεστι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Τέραμαρ"	50	6904	άνεχ. Κιουόρα 22 'Ιουν. διά Πουερτο Καμπέλλο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΡΑΓΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Φράνικους"	32	1551	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπροσφάνης"	24	2060	άνεχ. Μπάρι 8 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Αγνήωρ"	50	3910	διπλήθε Κάνων πολιν 23 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πορτοράφτι"	56	20899	άνεχ. Πουερτο Μιράντα 16 'Ιουν. διά Χουέλθα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Ρίο Βαλιδέζο"	64	18995	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (π.)		έλλανικό ουμφέροντα	31	1871	διπλήθε Παναμά 24 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Αστρονούέδο"	37	5137	άνεχ. Αμβέρσαν 22 'Ιουν. διά Χιούστον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβανου)	(N.A.T.)	έτ. "Βαλιμέντε"	46	8147	άνεχ. "Αγ. Θραγκικούν 7 'Ιουν. διά Πουσάν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αγνήωρ"	54	11676	εις θέσιν 41 B – 10 A 'Ιουν. 19 διά Μη. "Αύρες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. "Ελανόφαρερ"	61	13408	έφθ. Οζάκαν 20 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Κ.	(N.A.T.)	έτ. "Πέλμα"	43	8527	άνεχ. Πλύλον 10 'Ιουν. διά Κάντλα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. "Ελμαρίνα"	66	19450	άνεχ. Κοκουίμπο 26 Μαΐου διά Μουροφάν
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Κριόμαρ"	56	3281	έφθ. Μοντεβίδεον 22 'Ιουν.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(

ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Νέαπολιν 22 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΕΙΠ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15364	άνεχ. Κόμπε 17 'Ιουν. διά Ναούρου
ΚΕΙΠ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Παγκετ»	41	6799	έφθ. Βομβάν 23 'Ιουν.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντούστριαλ φρεύτ»	57	17180	άνεχ. Χάρηκ «Αίλαντ 9 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρια»	59	24333	έφθ. Κείπ Τάουν 23 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκηναίαν»	66	47000	άπλωση Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διά Μπαχρέν
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκανι»	56	21131	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν. διά Ντώρμαν
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	άνεχ. Χάρηκ «Αίλαντ 17 'Ιουν. διά Γιοκαίσι
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδώνη»	58	20487	έφθ. Πύλον 24 'Ιουν.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	23232	άνεχ. Σάροχ 19 'Ιουν. διά Ράς ές Σιδέρ
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τοαθλίρης»	27	5411	έφθ. Μαντράς 22 'Ιουν.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Π'κούντ Γουίντι»	59	10400	δηλώσεις Παναμά 12 'Ιουν. διά Κόπερ
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ Πετρόλ»	58	22129	άνεχ. Άμερισον 22 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλια»	43	7176	έπληση Σπάτταλ 20 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΚΟΝΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	53	10400	δηλώσεις Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Καλκούτταν 16 'Ιουν.
ΚΟΝΔΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουίλλα»	19	2949	άνεχ. Σατόνα 19 'Ιουν. διά Μάντοεστερ
ΚΟΝΣΟΝΕΤΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσονείνα»	53	12062	έφθ. Κόλπο μέσα 17 Μαΐου
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντοτέλλεσιον»	52	12132	άνεχ. Τζάκασονδιλ 15 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτ Μάνφλαντ»	45	8492	άνεχ. Μοριουγκάρο 23 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	56	12843	άνεχ. Βανκούβερ 6 'Ιουν. διά 'Ινδιαν
ΚΟΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μασάβενς»	44	7261	άνεχ. Βικέντιον 6 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλφά»	44	7160	δηλώσεις Ουσαντ 15 'Ιουν. διά Λομπίτο
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξιλιάρ»	41	5173	έφθ. Γκραφιπόρτ 9 'Ιουν.
ΚΟΡΩΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούέδαι»	63	30705	άνεχ. Διάλισης 16 'Ιουν.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	44	7239	άνεχ. Κολόμπο 12 'Ιουν. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΚΟΡΣΑΪΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερ Σ Σή Τράνσορπτ»	62	14963	δηλώση Κυπρίνης 13 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κοσμος»	49	7478	έφθ. Τζίμπουτι 18 'Ιουν.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ»	44	14878	άνεχ. Νέαπολιν 11 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαδάρ»	47	1401	έφθ. Κόμπο μέσα 16 Ιουν.
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαθιδζία»	44	7135	άνεχ. Τζάκασονδιλ 14 'Ιουν. διά Σαν Ζουάν (Περού)
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	έφθ. Τζίμπουτι 22 'Ιουν. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΚΡΙΣ (Αιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίς»	38	6032	άνεχ. Κορούνα 14 'Ιουν. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστιαν»	56	4031	άνεχ. Λάρνακα 16 'Ιουν. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΚΥΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	57	13755	άνεχ. Λάρνακα 17 'Ιουν. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάρα»	56	24305	άνεχ. Κόμπο μέσα 16 Ιουν.
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορίκο»	43	7239	άνεχ. Κούρτες 18 'Ιουν.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	52	7489	δηλώση Παναμά 21 'Ιουν. διά 'Οζάκαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουραμένο»	36	3149	δηλώση Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Πόρτ Σαδί
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρδαμύλιαν»	51	2860	άνεχ. Κορούνα 14 'Ιουν. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΚΥΡΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κυρκοπίγκ»	54	11279	έφθ. Τέμπο 20 'Ιουν.
ΚΥΝΕΤΑΝΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουψέα»	23	3097	άνεχ. Φόττερνταμ 22 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΚΥΝΕΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλική»	64	34594	δηλώση Βαλτιμόρη 10 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΚΥΝΕΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίσμαρ»	53	11047	άνεχ. Βικέντιον 10 'Ιουν. διά Ηγετικής Επιτροπής
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κροτίκος»	56	3267	άνεχ. Λαρνακά 17 'Ιουν. διά Αγ. Βασιλείου
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγγελιστρία»	39	2993	άνεχ. Κοπεγχάγην 3 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΚΩΣΤΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγγελιστρία»	44	7299	έφθ. Βομβάν 26 Μαΐου
ΙΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8530	άνεχ. Λάς Πάλμας 19 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΙΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΙΟ	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	53	3374	εις Πειραιά από 3 Μαΐου
ΙΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	δηλώση Γιβραλτάρ 18 'Ιουν.
ΙΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 9 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΙΑΚΩΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπήχομ»	65	34185	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΙΑΜΠΙΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οδιόσιο»	44	8299	άνεχ. Αμβούργον 21 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
ΙΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέά»	56	23880	άνεχ. Κοσιν 19 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΙΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λατορόλεά»	48	9511	άνεχ. Σάντος 22 'Ιουν. διά Αμβούργον
ΙΕΤΙΚ ΠΛΑΣΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σαπήριορη»	44	14243	έφθ. Σπάτηλ 7 'Ιουν.
ΙΕΤΙΚ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	45	10385	άνεχ. Ελευσίνα από 29 Σεπτ.
ΙΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2694	έφθ. Γάνδην 21 'Ιουν.
ΙΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέφτρικ»	43	7176	έφθ. Μοριουγκάρο 16 'Ιουν.
ΙΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άνεχ. Βαλτιμόρη 24 Μαΐου διά Λάς Μίνας Μπαίν
ΙΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	67	28500	άνεχ. Τρινιτάντ 22 'Ιουν. διά Ντούματι
ΙΑΝΔΑΡΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	40	5172	έφθ. Μόζι 20 'Ιουν.
ΙΑΝΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα»	53	12577	άνεχ. Βομβάν 17 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΙΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιττάλ Τζών»	42	7252	έφθ. Ιντάρι 31 Μαΐου
ΙΑΤΙΑ ΤΖΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιό Αζούλλη»	54	1604	άργει Κόλπον Αγ. Γεωργίου από 9 Δεκ.
ΙΑΤΙΑ ΤΖΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά Πασίφικα»	54	11827	άνεχ. Βαλτιμόρη 4 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΙΑΥΖΥΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιαν»	57	7584	άνεχ. Χούκ Κόκ 14 'Ιουν. διά Ταντζόγκ Σελιρόγκ
ΙΑΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	δηλώση Θεροντάνη 10 'Ιουν. διά Τζίμπουτι
ΙΑΥΚΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27466	άνεχ. Χάρηκ Αίλαντ 3 'Ιουν. διά 'Αμερισον
ΙΑΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντεστίνον»	29	6638	άνεχ. Σιγκαπούρη πόδες 21 'Ιουν. διά Ντουμάτι
ΙΑΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντοτελέσιον»	64	29396	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 17 'Ιουν. διά 'Αργεντινήν
ΙΑΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λιζάνι»	52	2980	άνεχ. Λόδη 24 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΙΩΡΗΣ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ»	47	2306	δηλώση Κωνστάντζαν από 14 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμα»	67	44800	εις Γιοκοχάμαν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νορθ Ατλαντικ»	63	15983	άνεχ. Λίβερπουλ 24 'Ιουν. διά Χέϋσαμ
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιαν»	60	13592	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Καλκούτταν 16 'Ιουν.
ΜΑΙΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαιανδρος»	44	7128	άνεχ. Λόνταντ Αντζελέσ 14 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΝΤΟΓΑ ΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικόν Ιντερνάδο»	58	24978	δηλώση Θεροντάνη 10 'Ιουν. διά Βάρναν
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικόν Ιντερνάδο»	43	7255	άνεχ. Λόνταντ Αντζελέσ 14 'Ιουν. διά Καλκούτταν προσήραξε εις θεούν 30.31 Β - 50.20 Δ 11 Μαρτ.
ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανωλός»	42	7260	έφθ. Φρίπορπ (Μπακ.) 12 'Ιουν.
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάουντ Αθως»	44	7155	έφθ. Σαϊγκόν 8 'Ιουν.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΘΡΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκοπέπτο»	44	7190	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αλασπιτγκ»	43	7259	δηλώση Παναμά 3 'Ιουν. διά Τόκιο
ΜΑΡΑΘΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαεν Κάρυκο»	57	20564	άνεχ. Ανδύσταν 9 'Ιουν. διά 'Ινδιαν
ΜΑΡΑΘΟΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	15030	άνεχ. Σπάτηλ 16 'Ιουν. διά Σαντερμποργκ
ΜΑΡΙΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέονσου»	27	1554	άνεχ. Πάταλ 9 'Ιουν. διά Αγ. Βασιλείου
ΜΑΡΙΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάδουσθεν Κρός»	66	15700	έφθ. Καράτσια 7 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΑΣ & ΗΛΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σινόλας & Ηλατης»	30	4620	άνεχ. Πλατζό 21 'Ιουν. διά Πούλο Σαμπού
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήρα»	62	8951	άνεχ. Μίδελσεσμπρω 20 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΙΑΝΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανανία»	43	2743	εις Σκαραμαγκάρη από 9 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΣΜΙ	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	60	25902	άνεχ. Σιγκαπούρη πόδες 20 'Ιουν. διά Σαγκάπαν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμιάντορες»	52	10892	άνεχ. Χόρηκ Κόκ 21 'Ιουν. διά Παναμά
ΜΑΡΙΕΔΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	51	15784	άνεχ. Μπόννυ πόδες 20 'Ιουν. διά Αχιμαντί
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΚΝτέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ.

ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αρμαντόρες"	50	16027	άνεκ. Πούντα Καρντόν 12 'Ιουν. διά Ραθένα
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αρμαντόρες"	51	11901	άνεκ. Κεμπέκ 12 'Ιουν. δι' Αμδέργον
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αρμαντόρες"	51	10467	άνεκ. Μοντεδίδεο 13 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αρμαντόρες"	49	10447	έφθ. Τάμπα 12 'Ιουν.
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. "Πρόσδοσης"	42	7244	άνεκ. "Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 18 'Ιουν. διά Μη. "Άυρες
ΜΑΡΚΟΣ Ρ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σάνν Κωνσταντίνος"	44	10313	έφθ. Βορδάνη 21 'Ιουν.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. "Συμφωνία"	44	7250	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 22 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πόρος"	54	16023	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 11 'Ιουν. διά Μπαγκόκ
ΜΑΡΟΥΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Αρκουλ"	43	7263	άνεκ. Τζαμπτά Ντανά 14 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κόδωμικ"	56	23871	άνεκ. Τρινκομαλί 23 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	Οίκος Ευταθίου	64	9390	έφθ. Σιράχα 9 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΠΑΔΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ν. Δ. Παπαλίδης"	54	10601	διπλήθε Κων) πολιν 14 'Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λέβαντ Σίτηπηκ"	48	2346	έφθ. Λάς Πάλμας 18 'Ιουν.
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Γολαζίας"	65	34185	έφθ. Ιμπίζα 31 Μαΐου
ΜΑΤΙ (π.)		έτ. "Εουρόπεαν"	20	1953	άνεκ. Γιοκαϊο: 21 Μαΐου δι' Αμαγκασάκι
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Αιρίβιλλ Μότοροπι"	57	8855	διπλήθε Κων) πολιν 18 'Ιουν. διά Ρένι
ΜΕΓΙΣΤΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Δωδεκανησιακή"	28	2288	άνεκ. Χανκ Κόγκ 19 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. "Ροζάριο"	45	7264	έφθ. Μαντράρ 18 'Ιουν.
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αλπέργκας"	66	11691	άνεκ. Θεούτα 22 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. "Κερντνιαλ"	66	39666	άνεκ. Μίλφορντ Χάφεν 15 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	I. Νάχας	27	2766	έφθ. Μάλταν 15 'Ιουν.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σάλι Πέντρο"	58	20894	άνεκ. Καντίζ 19 'Ιουν. διά Ροζάριο
ΜΕΡΑΙΝ	(N.A.T.)	"Ελλενικ Σίπηπηκ & Ιντάστρ	45	7190	άνεκ. Βανκούμπερ 11 'Ιουν. δι' Ινδίαν
ΜΕΣΟΣΟΛΓΙ	(N.A.T.)	έτ. "Μαρκόρεο"	49	17905	άνεκ. Μόζι 12 'Ιουν. διά Πουσάν
ΜΙΑΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Εμμανεθ"	36	1965	έφθ. Μασσαλίαν 14 'Ιουν.
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Καστέλλασ"	56	21090	έφθ. Οζάκαν 5 'Ιουν.
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	48	6475	έφθ. Ροζάριο 14 'Ιουν.
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	(N.A.T.)	έτ. "Γκαναντέρος"	41	9260	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουν.
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Μιούμαρ"	66	26000	άνεκ. Τζιμπουτί 15 'Ιουν. διά Βομβάν
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. "Δέλτατα"	43	7238	προσφέρεις εξιθι Ταρίφα 16 'Ιουν.
ΜΙΤΣΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. "Φάρας"	43	8540	άνεκ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΜΙΧΑΗΛ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. "Μαρσιμέντο"	65	28313	άνεκ. Ζέρον 21 'Ιουν. διά Μποχρέιν
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ουεανικ Πετρόλεουμη"	58	22129	άνεκ. Νέον Υόρκην 19 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΛ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Χάντερε"	53	11289	άνεκ. Πούλη Μπουκομ 15 'Ιουν. διά Τσινάμπο
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Μουσέε"	29	9307	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΜΟΧΙΚΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Αργοναυτης"	53	4085	άνεκ. Θεούτα 21 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Σάνη Μπαζίλιο"	48	3574	διπλήθε Παναμά 14 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΑΖΙΑ III	(N.A.T.)	έτ. "Σέρε Ρ. Γκουάκο"	65	18400	είς Βέσσαρις 13 Μαρτ.
ΜΠΑΛΛΟΜΑΡΑ		έτ. "Μπάλλομαρα"	44	2066	άνεκ. Ζέρον 21 'Ιουν. δι' Αύγούστουν
ΜΠΑΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. "Μπάμπερο"	45	3929	έφθ. Μουτουρεζίμα 14 'Ιουν.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαριγώ"	43	7139	έφθ. Τοιταγκόκ 21 'Ιουν.
ΜΠΕΑΤΑ		έτ. "Τρανσογουόρλιντ"	45	7210	έφθ. Νεάπολιν 17 'Ιουν.
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ (Π)		έτ. "Πλασαλάρικο"	44	3696	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΜΠΕΣΣΑ Σ. ΠΑΠΠΑΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	67	52000	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΜΠΛΑΚ ΝΑΐΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Δλάκος"	45	5101	άνεκ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. διά Χιούστον
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. "Αίλαντ Μαρίνε"	44	7252	άνεκ. Ανκόνα 1 'Ιουν. διά Κεϋλάνην
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. "Μπλού Σπη"	48	3351	έφθ. Μπαχρέιν 20 'Ιουν.
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. "Μπλού Σκάϊ"	41	4189	έφθ. Μομπάσα 20 'Ιουν.
ΜΠΛΟΥ ΠΕΝΝΑΝΤ		έλληνικά συμφέροντα	44	7258	άνεκ. Κατάνια 24 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΜΠΟΡΕΑΛ		έτ. "Κουντίντο"	43	7238	άνεκ. Βανκούμπερ 1 'Ιουν. δι' Ινδίαν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Βεντούρα"	53	13144	άνεκ. Σουζ 29 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΜΠΡΟΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σόλα"	50	9627	άνεκ. Ρεοφ 21 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΜΠΡΟΔΕΡΣ Σ. (π.)		έτ. "Παισιφικ Κόστο"	43	7233	άνεκ. Τόκιο 12 'Ιουν. διά Πόρτλαντ
ΜΥΟΙΚ		έτ. "Μπρόεας"	57	37200	είς Αΐότ άπο συμπλήρωσιν
ΜΥΚΗΝΑΙ		έτ. "Μαραθώνη"	43	8588	διπλήθε Παναμά 8 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. "Κένταυρος"	63	17487	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν.
ΝΑΒΙΑ		έτ. "Αργους"	43	8394	έφθ. Γένοβαν 4 'Ιουν.
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ανεμοί"	45	3486	άνεκ. Στεπτίνον 23 'Ιουν. δι' Εαρπτζεργκ
ΝΑΓΟΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. "Ζαννύπης"	43	7092	έφθ. Λάγκος 4 'Ιουν.
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Στάρα"	57	23690	έφθ. Νεάπολιν 16 'Ιουν.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. "Ιντλάγκο"	57	9990	διπλήθε Παναμά 21 'Ιουν. διά Κόμπε
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αχιλλέας"	58	12624	άνεκ. Αντιζέλες 18 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μάργκραντ"	58	24068	άνεκ. Πούντα Πόλμα 19 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΝΕΙΔΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Νασέντο"	56	10693	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουν.
ΝΕΛΛΑ (π.)		έτ. "Νέλλα"	38	4996	άνεκ. Λορέντζα Μαρκές 21 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. "Γιουνιβέροαλ Τράπημη"	42	9730	έφθ. Μάντοσετερ 11 'Ιουν.
ΝΕΡΒΙΟΝ		έτ. "Αστρα"	44	8536	έφθ. Νεάπολιν 3 'Ιουν.
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Πανοσεανίκη"	64	16073	έφθ. Πρόδιντες 19 'Ιουν.
ΝΕΦΕΛΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. "Πολάρις"	58	24256	έφθ. Λιοσαδάνιαν ύπο συμπλήρωσιν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Περγκαν"	52	11267	έφθ. Παλέρμιο 5 'Ιουν.
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Κενταύρος"	45	3739	άνεκ. Σάντος 22 'Ιουν. διά Πόρτο Αλλέγκρε
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Λειδάδιαν"	43	7121	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 13 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νουέβα Σεδίλλα"	64	34938	άνεκ. Ιλδίσ 30 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πετρόλεουμ Κάρ."	53	12396	άνεκ. Νασσάνα 17 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ		Οίκος Μαρή	58	8028	άνεκ. Αννάμπα (Μπόννα) 19 'Ιουν. διά Γάνδην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.		έτ. "Σάνη Παρασκευή"	50	2788	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ .	(N.A.T.)	έτ. "Πανοσεανίκη"	46	2927	έφθ. Μπιλμπάν 2 'Ιουν.
ΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Ριτάλες"	45	7003	άνεκ. Μομπάδα 22 'Ιουν. διά Λορέντζο Μαρκές
ΝΙΚΟΣ Β. (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Αζόρες"	42	2873	άνεκ. Αύγουσταν 7 'Ιουν. διά Μασλινίκα
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιβάνου)		έτ. "Νίκος"	42	2757	έφθ. Τοιταγκόκ ρόδης 11 'Ιουν.
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. "Εστρέλλα Μπλάγκα"	44	7294	διπλήθε Παναμά 13 'Ιουν. δι' Ανατ. Γερμανίαν
ΝΙΟΥΦΟΡΕΙΣΤ (Κυπρ.)		έτ. "Τρανσόπορτερ"	44	7063	είς θεούν 26.28 Β – 27.46 Δ 'Ιουν. 5 δι' Αδάναν
ΝΟΕΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Αλ. Τοσδήρης"	44	7145	άνεκ. Φράρποτ (Μπαχ.) 7 'Ιουν. διά Σφάδη
ΝΟΡΑΕΡΝ ΓΙΟΥΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σκιαθος"	41	7251	διπλήθε Κάπι Σαιν Μιοέλ 20 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. "Σουλούν"	58	20451	άνεκ. Ιλδίσ 20 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τρανδόσεαν Θράύτερ"	44	14800	άνεκ. Νέαν Υόρκην 20 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μιντνούσιου"	59	18180	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 18 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΑΐΤ ΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αμπερ"	67	22543	άνεκ. Θεσσαλίαν 9 'Ιουν.
ΝΟΡΑΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πριομ"	64	38649	άνεκ. Μίκες 23 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΝΟΡΘ ΑΜΕΡΙΚΑ		έτ. "Ατλάντικ Μαρ. Έντερερ"	52	5626	άνεκ. Όρλεάνην 14 'Ιουν. διά Τζαμάικα
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ		έτ. "Πασιφικ Κάρριερερ"	56	12402	έφθ. Τείμπηλ Μπάιν 21 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Παλμύρα"	56	18210	άνεκ. Πειραιά 18 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πετρολέαρα"	52	20209	άνεκ. Μπ. Αύρες 14 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΝΟΡΠ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πετρολέαρα Άρμ."	52	12557	άνεκ. Ταϊμά 19 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αλα"	52	1473	άνεκ. Μεσσίνα 13 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΝΤΑΓΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. "Γουντούρο"	58	17742	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουν.
ΝΤΕΛΑΟΥΡΟ		έτ. "ΕΝτερπράϊς"	43	7196	έφθ. Μπουεναβεντούρα 16 'Ιουν.
ΝΤΕΛΑΟΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. "Σεν Εντερπράϊς"	58	13545	άνεκ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουν. διά Τσιτιβαθέκια
ΝΤΕΛΑΟΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. "Σεν Εντερπράϊς"	61	13198	άνεκ. Ροζάντη 22 'Ιουν. διά Μπ. Αύρες
ΝΤΕΛΑΟΙΚ ΟΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. "Σεν Εντερπράϊς"	59	13545	είς ζν. Θραγκίσκον ύπο 27 'Απρ.
ΝΤΕΛΑΟΙΚ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. "Σεν Εντερπράϊς"	63	13751	άνεκ. Τάμπα 19 'Ιουν. διά Μελδούρην
ΝΤΕΡΜΠΥ		έτ. "Νόρδερν Σπουναίνη"	58	10396	άνεκ. Τρίνιτερ 19 'Ιουν. διά Πόρτ. Αλφερντ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σαχάρα"	57	22226	άνεκ. Λάς Πάλμας 10 'Ιουν. διά Βομβάν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	57	20458	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 18 'Ιουν.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΝΙΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ντίζερτ"	56	20848	άνεκ. Τόντερες 20 Μαΐου διά Μπόννυ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΣΕΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αρκτικ"	52	20667	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουν. δι' ΗΠΑ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νασιγκέιτορς"	60	13847	έφθ. Ταϊμά 20 'Ιουν.
ΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Κ. Τρέινερερ"	44	18671	είς Μπαχρέν ύπο 24 Νοεμ.
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νόρτεμπαρ"	13	1216	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Δημοσθένης"	53	12463	άνεκ. Μπ. Αύρες 14 'Ιουν.

ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 23 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανακεν-Εουρόπο»	56	8716	έφθ. Μανιλάν 22 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	46	10014	έφθ. Κολόμπο 9 'Ιουν.
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζουλουτ»	56	10486	έφθ. Βανκούερ 22 'Ιουν.
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λετζεντ»	66	45200	άνεχ. Φλώεϋ 12 'Ιουν. διά Χάρυκ "Αϊλαντ
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)		έλληνικά συμφέροντα	56	8424	άνεχ. Χόγκ Κόνκ 23 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)		έλληνικά συμφέροντα	47	2873	έφθ. Αμβούργον 23 'Ιουν.
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τσεγιένη»	33	6923	άνεχ. Γιασδάτα 18 'Ιουν. διά Φιλιππίνες
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τσενένη»	43	7262	άνεχ. Καράται 14 'Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΟΛΥΜΠΙΑ (υπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοαλάντικα»	53	17362	άνεχ. Νέαν Υόρκην 23 'Ιουν. (κρουαζιέρα)
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόντα»	43	8593	άνεχ. Κοατζακόλακος 8 'Ιουν. διά Κάντλα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξέπτερ Μαριτάιμ»	54	17999	άνεχ. Ούμ Σαΐδ 13 'Ιουν. διά Μεροΐνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγκένα Σιππιγκ»	54	13652	διπλής Παναμά 20 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούριδεσι»	54	20453	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδονειτάλη»	54	21066	άνεχ. Αρίκα 14 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγουελά»	65	38600	διπλής Ντόβερ 18 'Ιουν. δι' Αρζέθ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΣΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντμπανκ»	64	32380	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 12 'Ιουν. διά Ράς Λανούφ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Μαριτάιμ»	65	32400	άνεχ. Βαγκαρέι 19 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφερδη»	64	38598	έφθ. Αμβενθά 21 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτμάρ»	65	38608	άνεχ. Λίθερπουλ 9 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσεπσιόν»	65	32407	διπλής Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΤΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρούς Σιππιγκ»	54	14047	άνεχ. Τζάκονδιβι 23 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρούνουιτ»	58	27602	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 8 'Ιουν. διά Γκάλφαφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαριν»	50	24741	έφθ. Αμβούργον 22 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΔΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρονοκοντίνενταλ»	53	14221	άνεχ. Τρίνινταντ 19 'Ιουν. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηλάρμποντας»	53	14009	άνεχ. Πόρτ Εθερκλείντς 21 'Ιουν. διά Μαϊάμι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ ΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	άνεχ. Μάλταν 23 'Ιουν. διά Θέουτα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΩΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηλαουφιλάντ»	49	24682	άνεχ. Αμούαιν Μπαιν 14 'Ιουν. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικη»	53	18245	άνεχ. Λονδίνον 10 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανοπί»	54	13934	έφθ. Ρότερνταμ 28 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρηνθίλη»	55	13709	άνεχ. Νέαν Υόρκην 16 'Ιουν. διά Πουέρτο Μιράντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ ΤΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	54	18011	άνεχ. Μπαντάν Μαχοάρχ 20 'Ιουν. διά Ντάς Αϊλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτομοντ»	65	13900	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΖΑΛΑΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλιότον»	65	13923	άνεχ. Πόρτ Εθεργκλείντς 21 'Ιουν. διά Βιετνάμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωμαρεσέτ»	65	13923	διπλής Παναμά 12 'Ιουν. διά Τόκιο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόλαμουθ»	66	15600	άνεχ. Σαιγκόν 23 'Ιουν. δι' ΉΠΑ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓ' ΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντελέρε»	55	13934	άνεχ. Ντουσούθ 21 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερυλαντ»	60	23290	άνεχ. Κόκαρι 12 'Ιουν. διά Τρίνινταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρευ»	59	23280	άνεχ. Σάρρος 11 'Ιουν. διά Νεάπολιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζερ»	54	17999	εἰς Γιοκοχάμαν ἀπό 27 Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρουκ»	54	17999	άνεχ. Ντακάρ 12 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Νέαν Υόρκην 16 'Ιουν. διά Σαιν Κρουά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτ Τράνσοπορτ»	55	13934	διπλής Παναμά 19 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενοενάντα»	54	13665	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 20 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεσέρδοντο»	54	20595	έφθ. Πικτού 28 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	άνεχ. Βοστώνη 19 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	έφθ. Μίλφορντ Χάρεν 24 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίξ»	49	24689	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 22 'Ιουν. διά Τενερίφην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσοπορτ»	59	37958	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 23 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρεύετ Σιππιγκ»	60	37744	διπλής Γιβραλτάρ 16 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραποίτη»	63	30320	άνεχ. Χαλούλ Αϊλαντ 31 Μαΐου διά Γκότεμπουργκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΑΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούκερνη»	64	30320	έφθ. Τιμπά 9 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελμπουρού»	65	13900	άνεχ. Ντάρμπαν 17 'Ιουν. διά Δανίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσιαντένταλ»	58	27602	άνεχ. Νιγκάτα 7 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙΤ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόλκον»	65	47493	άνεχ. Νέαν Υόρκην 17 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙΤ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηφορντ»	50	17791	άνεχ. Γιοκασίοι 14 'Ιουν. διά Χάρυκ Αϊλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεδέρλακι»	64	47493	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 18 'Ιουν. διά Σπέτζια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναβίν»	54	13598	άνεχ. Βίλεμποταν 24 'Ιουν. διά Κίγκοτσον (Ζαμ.)
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. 'Υπερ.)		έτ. «Χόμ Λάινς»	51	18563	εἰς Όζάκαν ἀπό 24 Μαρτ.
ΟΜΝΙΟΥΣ ΚΕΡΡΙΕΡ (δ.)		έτ. «Σαμάνα»	43	8195	άνεχ. Αμβέρσαν 14 'Ιουν. διά Γκουαγιακίλ
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομόνοια»	44	7297	400 μίλια δυτ. Βαλένθια 15 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΝΤΙΝ ΟΠΠΟΡΤΕΙΟΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιον 'Ατλάντικ»	60	5960	άνεχ. Ντάρμπαν 17 'Ιουν. διά Σάντος
ΟΡΑΤΟΡ (π.δ.)		έτ. «Λα 'Ευπρόεσσα»	56	21090	διπλής Ρίο Ιανέτρα 22 'Ιουν. διά Σάντος
ΟΡΕΜΑΡ (πον.)		έτ. «Ολίθος»	48	9821	άνεχ. Ντάρμπαν 17 'Ιουν. διά Σάντος
ΟΡΙΕΝΤ ΙΜΠΟΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ»	34	8378	διπλής Ε'εσκούμιν 16 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντάο»	43	8378	άνεχ. Πότερνταμ 23 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίνταντ»	54	12449	άνεχ. Ντάρμπαν 21 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό συμφέροντα»	54	13197	άνεχ. Ηστκαρ 21 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεζλο»	58	20921	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 21 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΟΡΟΣΟΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορό»	53	10109	άνεχ. Μαϊάμι 20 'Ιουν.
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό συμφέροντα»	51	10652	έφθ. Ριο Ιανέτρα 20 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Πάντα Ρόζα»	61	5972	διπλής Ιανέτρα 20 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΟΡΧΙΔΕΑ (πον.)		έτ. «Προσπέρομαρ»	44	7261	άνεχ. Γκουαγιακίλ 17 'Ιουν. διά Κριοτομπάλ
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσθεαν Τάνκερς»	53	12065	έφθ. Μαϊάμι 20 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοντερ»	49	15773	άνεχ. Ρεριό 20 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοντερ»	43	8615	άνεχ. Νέαν Υόρκην 10 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοντερ»	57	15724	άνεχ. Νέαν Υόρκην 7 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Χάρη Λάινς»	56	9250	άνεχ. Νέαν Υόρκην 24 'Ιουν. διά Κρουαζιέρα
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. 'Υπερ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	27645	διπλής Γιβραλτάρ 13 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπητάντη»	43	23234	άνεχ. Καλκούτταν 11 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	43	7261	άνεχ. Σάν Φελιού 19 'Ιουν. διά Βίλμιγκτον
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	29	2692	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 23 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΚΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)		έτ. «Πασιφίκ Κόσσατ»	43	8578	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνια»	58	10659	άνεχ. Τζιμπούτι από 29 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Πάρντο»	43	2742	άνεχ. Λός Αντζελες 18 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελτράνσοπορτ»	57	10744	1ος «ΠΟΛΥΞΕΝΗ» ως μετωνομάσθιν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Θινανοιέρα»	44	7208	άνεχ. Λός Αντζελες 3 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντζ Τζάρτζι»	43	8426	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 15 'Ιουν. διά Τοινάμπο
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Πότλευ»	45	7133	άνεχ. Τενερίφην 20 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΠΑΝΑΧΑΓΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	34426	άνεχ. Τενερίφην 20 'Ιουν. διά Βίλμιγκτον

Hellenic Register of Shipping

Eng. Pablo J. More

Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of:

ΠΑΝΩΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15481	έφθ. Λός "Αντζελες 22 'Ιουν.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυς»	43	2867	έφθ. Βενετίαν 23 'Ιουν.
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριν Κ.»	58	12700	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 15 'Ιουν. διά Μπαγκόγκ
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ελναδιγκείτορς»	44	7254	άνεκ. Κολόμπι 11 'Ιουν. διά Γουείπα
ΠΑΝΤΑΡΑΔΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράμπα»	37	1575	άνεκ. Γάνδην 13 'Ιουν.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Παραπορτιανή»	27	2457	άνεκ. Ταρακόνα 10 'Ιουν. δι' Άλεξάνδρειαν
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταίλια»	44	3807	έφθ. Καλκούταν 7 'Ιουν.
ΠΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανκόρηπο»	59	23607	άνεκ. Χάρηκ "Αίλαντ 14 'Ιουν. διά Μανίλαν
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλωρα»	61	13903	έφθ. Βοστώνιαν 19 'Ιουν.
ΠΑΣΙΟΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστοιλ»	65	43600	άνεκ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΔΗΜΤΕΡ		έτ. «Πασιφικ Γιούνιον»	44	14238	άνεκ. Τόκιο 9 'Ιουν. διά Κουούρο
ΠΑΣΙΦΟΙΚA		έτ. «Πασιφικ Κόστ»	43	8529	άνεκ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουν. διά Ζαμποάγκα
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Λετοεναν»	38	2275	άνεκ. Σιμονούσκι 23 'Ιουν. διά Μανίλαν
ΠΑΤΡΑΓΚ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Πατριάρχη»	43	7172	έφθ. Θεούταν 24 'Ιουν.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πατριτσία»	43	5122	άνεκ. Αντοφαγάστα 8 'Ιουν. διά Πίσκο
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαππάριορ»	44	10448	άργει 'Ελευσίνα από 21 Απρ. 1966
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χαλκοφίλη»	43	2881	έφθ. Λας Πάλμας 23 'Ιουν.
ΠΑΥΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιμύραρας»	56	10015	άνεκ. Βανκούβερ 21 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΙΚΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιεγκάς»	47	4609	προσήραξε έξωθι Τζιμπούτι 19 Μαρτ.
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.)		έτ. «Φαρος»	30	2861	εις Φορταλέστα από 2 Φεβρ. 1966
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεδάνα»	56	24520	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 20 'Ιουν. δι' Ούλσαν
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνελλα»	54	19190	διπλής Παναμά 20 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.I.)	έτ. «Μαροεδάνο»	56	24502	έφθ. Χάρηκ "Αίλαντ 17 'Ιουν.
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιν & Τράνσοπτρ»	43	7176	έφθ. Σάο Ράκ 12 'Ιουν.
ΠΕΡΛΑ Γ.ΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	έφθ. Πιοκοχάμαν 22 'Ιουν.
ΠΕΡΛΑ ΚΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	άνεκ. Πόρτ Σάδι 3 'Ιουν.
ΠΕΡΛΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	10867	διπλής Παναμά 12 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΛΑ ΜΗΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	άνεκ. Τζιμπούτι 16 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΠΕΡΛΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	άνεκ. Γκρίλογκ 22 'Ιουν. διά Μίρι
ΠΕΡΛΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	έφθ. Βακαγιάμα 4 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεκ. Νέαν Υόρκην 17 'Ιουν. διά Τοιταγκόγκ
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	10122	έφθ. Σαλίνα Κρούζ 6 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8693	διπλής Θερόπανταν Αίλαντ 12 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παισιφίκ Όιλ»	65	39494	άνεκ. Πόρτ Σάδι 3 'Ιουν.
ΠΗΛΙΟΝ (Κυπρ.)		έλληνικα συμφέροντα	21	2369	Θεού) νίκην 30 Απρ. διά Λαύριον
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ε.		έτ. «Πινελόπη»	54	9541	άνεκ. Σάντος 22 'Ιουν. διά Μεξικό
ΠΗΤΕΡ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ελνόβαλ»	61	13379	διπλής Παναμά 31 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρφτ»	53	11886	έφθ. Χόγκ Κόγκ 6 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΙΤΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σικονέν»	41	2856	έφθ. Γιέμπο 28 Μαΐου
ΠΛΑΤΟΝΙΚ		έτ. «Σπονπρέ»	67	49500	εις Αίδι υπό συμπλήρωσιν
ΠΛΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10092	έφθ. Σαϊγκόν 14 'Ιουν.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	έφθ. Βομβάν 9 'Ιουν.
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ (παν.)		έτ. «Πλάειτ»	54	8155	άνεκ. Σάντος 22 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Πλάειτ»	53	9557	διπλής Παναμά 15 'Ιουν.
ΠΛΕΙΤ ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (παν.)		έτ. «Πλάειτ»	40	6940	άνεκ. Μη. "Αύρες 14 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάντουμ»	65	34000	άνεκ. Κέιπ Τάουν 19 'Ιουν. διά Λίθερπούλ
ΠΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριθόκα»	43	7258	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 11 'Ιουν. διά Γκάλφορπτ
ΠΟΛΥΣΕΝΗ		έτ. «Άστρομάντο»	44	7208	άνεκ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν. διά Ρίθερ Σαιντ Λώρενς
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βαλ ντ Κομπάρε»	57	8549	άνεκ. Μαζατάλ 27 Μαΐου διά Σαϊγκόν
ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρογκράντε»	43	7245	εις Μολυνώ Μπαίν από 7 Μαρτ.
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορτάντε»	52	11391	άνεκ. Πειραιά 15 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ (διαταγάς)
ΠΡΕΒΕΖΑ (δ.)		έτ. «Γουεστμίνστερ»	57	10830	εις Γκρέπεπουργκ υπό μετασκευήν
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθ Ατλαντική»	43	7231	άνεκ. Μορπάσα 12 'Ιουν. διά Κοσίν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάμποα»	48	7404	άνεκ. Τζιμπούτι 18 Μαΐου διά Μανίλα
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	53	13116	άνεκ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουν. διά Μπράκε
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικά»	58	8414	έφθ. Οζάκαν 24 'Ιουν.
ΠΡΟΤΟΚΑΛΗΤΟΣ		έτ. «Μόχοκ»	59	12168	άνεκ. Γιουέστρασ 5 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	44	6154	έφθ. Σαγκάν 28 Μαΐου
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανού Πέντρο»	44	7192	άνεκ. Κοσίν 21 'Ιουν. διά Χάρηκ "Αίλαντ
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)		έτ. «Λίνκονε»	57	23693	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 23 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ορομάρη»	38	5548	άνεκ. Σασέπιο 15 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδες
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	άνεκ. Ντακάρ 8 'Ιουν. διά Χάιφα
ΡΕΣΠΛΑΙΕΝΤ		έτ. «Κάροντναλ»	43	7265	άνεκ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουν. δι' Αίσι
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	66	23570	έφθ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουν.
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ριό Βαλιδός»	63	12273	διπλής Κωνίαν 2019 'Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άθεούλη»	17	1293	άνεκ. Κονίαν 21 'Ιουν. διά Κόντ
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέναν»	43	7194	άνεκ. Ερύθρην 24 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΡΟΖΑΡΙΝΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσλάτα»	65	16334	έφθ. Γένοβαν 19 'Ιουν.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρόρτε»	46	6917	διπλής Παναμά 18 'Ιουν.
ΡΟΥΓΙΝ (παν.)		έτ. «Γουέστερν Σή»	56	21028	έφθ. Λιοσαθώνα 30 Μαΐου
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθερόλα»	28	1390	
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθάν.)		έτ. «Κλέρικο»	44	7176	έφθ. Ναυλάκι 21 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ		έτ. «26 Οκτωβρίου»	45	7091	άνεκ. Ντακάρ 18 'Ιουν. δι' Αμπιτζάν
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)		έτ. «Εμμάνουελ»	45	5105	άνεκ. Γκάλεστον 21 'Ιουν. διά Βομβάν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	56	12461	άνεκ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν. διά Περοκόν Κόλπον
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ		έτ. «Αστρονάβαλο»	66	16334	άνεκ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΣΑΙΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάκ Κάροφερ»	47	3504	διπλής Κωνίαν 20 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ		έτ. «Μόγκελον Στρέιτ»	45	7656	έφθ. Ρεζάριο 22 'Ιουν.
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7257	άνεκ. Πουέρτο Καμπέλο 16 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνταστον»	50	2736	έφθ. Μάλταν 16 'Ιουν.
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σανδημπάτριοζ»	29	4537	άνεκ. Χάιφα 13 'Ιουν. δι' Αμπιτζάν
ΣΑΝ ΜΙΓΚΟΥΕΛ		έτ. «Καρολίν»	43	7239	άνεκ. Ακαδεύταλα 6 'Ιουν. διά Γκουαμίας
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ		έτ. «Άλταριο»	45	3161	εις Ταρακόνα από 7 Οκτ. 1965
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7224	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 8 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Έντρε Ρίος»	51	10353	άνεκ. Σουεζ 6 'Ιουν. διά Κάντηλα
ΣΑΝ ΡΕΜΟ		έτ. «Καρολίν»	43	7197	έφθ. Παναμά 14 'Ιουν.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7206	άνεκ. Ντώρμπαν 6 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιοτιμ»	43	7260	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 14 'Ιουν. διά Κίναν
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	άνεκ. Μόζι 21 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΣΑΝΡΑΙΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπυρουαίνη»	55	11922	έφθ. Πόρτ Στανδάκ 18 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	43	7187	άνεκ. Αύγουστον 8 'Ιουν. δι' Αθάναν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνια Βαρβάρα»	46	2849	άνεκ. Αννάμπα (Μπόνα) 20 'Ιουν. διά Γάνδην
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)		έλληνικά συμφέροντα	20	1599	διπλής Μπρούνουμπούτελ 15 'Ιουν. διά Πάτρας
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	53	2699	εις θέσιν 50.27 B. — 1.7 Δ. 'Ιουν. 14 διά Βαλτιμόρων
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεκ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουν. διά Φιλιππίνες προσιταρεῖ εις θέσιν 25.27 A. 'Ιουν. 16

COLOCOTRONIS LTD

SHIP BROKERS

149, Leadenhall Street,

London, E.C.3

Telephone : 283 - 7003/6

Telex : 27151

Telegrams : Colocotron London E.C.3

Tanpy Building

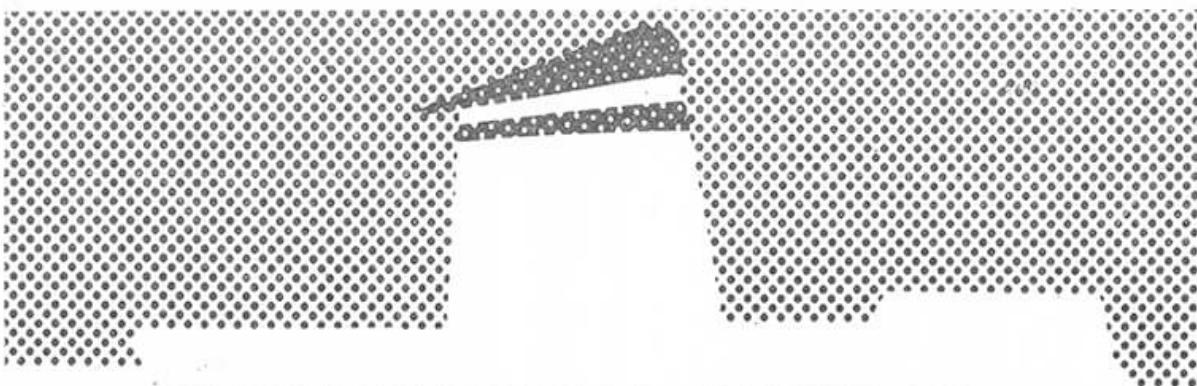
17/19 Akti Miaouli,

Piraeus — Greece

Telephone : 471 - 523/527

Telegrams : Sifco - Athens

ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	"Οθεροήις Μίννεραλς	63	30886	άνεκ. Σασέμπτο 10 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑ ΙΩΝΗΡ (μ.)	(N.A.T.)	"Ούθεροηις Μίννεραλς	64	30682	άνεκ. "Αμοτερνταμ 11 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΣΑΝΤΟΦ Ι.	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	4296	άνεκ. Τακαμάτου 7 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΣΕΓΙΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάτο»	44	4296	άργεις Αμπελάκι από 6 Θερ.
ΣΕΡ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεμπανόν»	43	7266	ανεκ. Πούλο Μπούκομ 15 'Ιουν. διά Σαγκάνων
ΣΕΡΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντίνελαι»	54	19418	άνεκ. Μένο Αχμαντί 16 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σεσιλίο»	58	13944	εφτ. Νιούκαστλ (Άυστρ.) 19 'Ιουν.
ΣΗΛΑΤ ΛΟΙΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	61	13692	άνεκ. Λός "Αντζελες 19 'Ιουν. διά Τόκιον
ΣΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσσάρ»	40	5355	έφθ. Λάγκος 23 'Ιουν.
ΣΙΔΙΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	έφθ. Μοντεβίδεο 13 'Ιουν.
ΣΙΝΙΚ	(N.A.T.)	II. Βραγκός	46	1059	άργεις Πέραμα από 19 Μαΐου
ΣΙΦΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στανταρδό»	65	33287	διπλής Παναμά 4 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΙΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13752	άνεκ. Πόρτ Λίνκολν 7 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΣΙΚΟΡΙ		έτ. «Τζιουνόν»	63	17487	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουν.
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόδα»	50	5304	άνεκ. Φρέη πορτ (Μπαχ.) 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΣΟΥΑΓΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πίζα»	57	10661	άνεκ. Χιούστον 23 'Ιουν. δι' Άμερικαν
ΣΟΥΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	45	12723	έφθ. Σίνεν (Ν.Σ.) 23 'Ιουν.
ΣΟΥΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	διπλής Παναμά 5 'Ιουν.
ΣΟΥΦΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	57	10739	άνεκ. Χιούστον 21 'Ιουν. διά Λεϊκ Τσάρλες
ΣΠΗΝΤΖΟΥΑΓΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αικάτερινη»	54	12369	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδη 2 'Ιουν. δι' Άρούμπα
ΣΠΛΕΝΤΙΝ ΣΚΑΥ (παν.)		έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουν. δι' Άρούμπα
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτέιν»	44	7240	άνεκ. Κόνακρι 11 'Ιουν. διά Ματαντί
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιουσσες»	64	34593	άνεκ. Βιλελμαχοφεν 9 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόστα»	53	13150	διπλής Παναμά 24 'Ιουν.
ΣΤΑΛΩ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30150	διπλής Ουάντη 13 'Ιουν. διά Μένα Αχμαντί
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτης»	43	7230	άνεκ. Μένα Αχμαντί 3 'Ιουν.
ΣΤΕΒΟ (Λιθαν.)		έτ. «Ντιάνα»	43	7290	προσήραξης πλοίον Μαντράς 3 Νοεμ.
ΣΤΕΛΙΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανταύι»	44	7066	άνεκ. Τζιμπούτη 17 'Ιουν. διά Τοιταγκόκ
ΣΤΕΛΙΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καλαμοτή»	36	2660	άνεκ. Χούλλα 24 'Ιουν. διά Σετουμπάλ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	60	10905	άνεκ. Τάμπα 19 'Ιουν. διά Πόρτο Άλλεγκρε
ΣΤΟΑΤ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκασούρο»	56	10360	διπλής Παναμά 16 'Ιουν. διά Σαϊγκόν
ΣΥΠΡΙΑΝ (Κυπρ.)		έλληνικά συμφέροντα	53	8048	άνεκ. Νηπτρότι 22 'Ιουν.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΣΕΡ (κυπρ.)		έτ. «Αγάποντορ»	57	9315	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 22 'Ιουν.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)		έτ. «Γκρήν»	53	1875	άνεκ. "Άμπικαχωστον 17 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΣΥΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήν»	50	1797	έφθ. Αμπικαχωστον 23 'Ιουν.
ΤΑΚΗΣ (π.)		Ουκος Ιγγλεσι	56	10096	άνεκ. Μπαντρά Σαπούρ 16 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα»	51	2979	άνεκ. Σαβάννα 21 'Ιουν. διά Μπουεναβεντούρα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Καννα»	52	12064	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουν. διά Πούντα Πάλμας
ΤΑΡΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέδα»	44	7349	έφθ. Τζιμπούτη 16 'Ιουν.
ΤΕΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδων»	47	5605	έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουν.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκοι»	44	7045	ανεκ. Καλκούτταν 14 'Ιουν. δι' Αντενε
ΤΕΤΗ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Αρμένι»	49	2420	έφθ. Κουσεύ 6 'Ιουν.
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις Ναοβίγκη»	38	1465	άνεκ. Φιλαδέλφειας μεταφοράς
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7040	άνεκ. Ντακάρ 18 'Ιουν. διά Κασσιούγκ
ΤΖΕΝΗΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτη»	65	19421	έφθ. Κόμπε 21 'Ιουν.
ΤΖΕΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμερ»	53	12521	άνεκ. Άμβρεον 23 'Ιουν. δι' Ιμιτιχάμ
ΤΖΕΩΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον»	53	11243	άνεκ. Επόρτο Εσκούδαλ 18 'Ιουν. δι' Άρούμπα
ΤΖΩΝ Β. (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. Εύγ. Ι. Σαριόπ	22	2201	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΩΝ ΔΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7268	έφθ. Νέαν Όρλεανην 17 'Ιουν.
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοποι»	53	5479	άνεκ. Βιζαγκαπατνάμ 19 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54	19129	άνεκ. Ντας Αίλαντ 21 'Ιουν. δι' Ούμ Σαϊδ
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	66	39500	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιτίνα»	39	5333	έφθ. Πούλο Μπούκομ 13 'Ιουν.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλλας»	53	27853	έφθ. Τακόμα 22 'Ιουν.
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	άνεκ. Βακαγιάμα 12 'Ιουν. διά Ντουγκούν
ΤΟΑΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τόλμη»	49	6922	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουν.
ΤΟΝΙ Λιθαν.)		έλλην Καραπιπέρ	43	7176	άνεκ. Λάς Πάλμας 22 'Ιουν. διά Πειραιά
ΤΟΥΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	4561	διπλής Γιβραλτάρ 12 'Απρ. διά Κούβαν
ΤΟΥΡΑΙΑΝ (παν.)		έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2858	εις Μπακρέν από 7 Αύγ.
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράδα»	43	7109	έφθ. Γκάλλε 21 'Ιουν.
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορασύνετε»	48	5199	άνεκ. Ρίο Γκράντε 18 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δίδανα»	53	5579	άνεκ. Λός "Αντζελες 17 'Ιουν. διά Νότ. Αμερικήν
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Φιντελίτη»	57	10493	έφθ. Μαντράς 21 'Ιουν.
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	28311	άνεκ. Μπότανο Μπάιν 14 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρε Νοτρούμ»	44	7165	έφθ. Τακόμα 22 'Ιουν.
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τροπικά»	54	11913	άνεκ. Μομπάσα 16 'Ιουν. διά Μένα Αχμαντί
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντα Μαριώνα»	42	7243	άνεκ. Κολόμπο 20 'Ιουν. διά Κοσέιρ
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	66	45255	έφθ. Μασσαλίαν 21 'Ιουν.
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άνεκ. Μπαντρά Μαχάρχαρ 19 'Ιουν. διά Κοοίν
ΤΣΑΡΙΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροτρόπορτο»	57	13082	άνεκ. Νιού Χάφεν 23 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21086	διπλής Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διά Μερσίνα
ΦΑΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κομέτη»	45	15005	άνεκ. Γιοκοχάμαν 12 'Ιουν. διά Χίλιν
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λανοερ»	45	15574	άνεκ. Κομώ Μπαίν 15 'Ιουν. διά Κοντρεκέρ
ΦΑΙ Ι ΜΓΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθγουιντ»	45	7696	άνεκ. Κομώ Μπαίν 9 'Ιουν. διά Νιγηρίαν
ΦΑΙΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλτικο»	43	15441	διπλής Παναμά 24 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΦΑΙΑΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	60	13998	άνεκ. Μόζι 16 'Ιουν. διά Ναούτσου
ΦΑΙΝΤΕΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάιντη»	57	21910	άνεκ. Σάροχ 9 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΦΟΙΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιγκάικα»	45	7181	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 15 'Ιουν.
ΦΟΛΥΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	15579	διπλής Παναμά 9 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαλίμορε»	43	7265	έφθ. Ειλάτ 13 'Ιουν.
ΦΟΡΑΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροκράτην»	43	7233	άνεκ. Μασσάρο 16 'Ιουν. δι' Ειλάτ
ΦΟΡΑΤΕΡΝΙΤΥ		έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	άνεκ. Λός "Αντζελες 1 'Ιουν. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΦΟΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παισιφίκ Μαρ. Κάρριερας	67	54000	άνεκ. Καλούντημποργκ 10 'Ιουν. διά Περούκον Κόλπον
ΦΟΡΗ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτη»	53	12107	άνεκ. Αμπαντόν 18 'Ιουν.
ΦΟΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάουντβισον»	54	11693	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουν.
ΦΟΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενδιάντο»	41	7244	άνεκ. Τζιμπούτη 17 'Ιουν. διά Ριγιέκα
ΦΟΙΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	60	15157	έφθ. Μουροράν 21 'Ιουν.
ΦΟΙΣΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρόσανα»	48	3668	άνεκ. Κολόμπο 20 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΦΟΙΣΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτη»	63	10382	διπλής Παναμά 13 'Ιουν. διά Σαϊγκόν
ΦΟΙΣΟΝ	(N.A.T.)	έτ. Α. Τσαθλίρης	40	6807	εις θέσιν 24.42 Β - 58.15 Α 'Ιουν. 15 διά Ντόχα
ΦΟΙΣΟΝ Π.	(N.A.T.)	έτ. Α. Τσαθλίρης	42	7181	άργεις Πειραιά από 17 Θερ.
ΦΟΙΣΟΝ Τ.	(N.A.T.)	έτ. Α. Τσαθλίρης	44	7132	άνεκ. Τρινκομαλί 25 'Ιουν. διά Λορέντζο Μαρκές
ΦΟΙΣΟΝ ΣΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αράων»	49	10630	έφθ. Λείκεκρος 22 'Ιουν. διά Τάμπαν
ΦΟΙΣΟΝ ΤΗΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλάιν»	44	15020	έφθ. Καλκούταν 13 'Ιουν. διά Καλπάν
ΦΟΙΣΟΝ ΖΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικάρι»	44	7132	έφθ. Σαβάννα 23 'Ιουν.
ΦΟΙΣΟΝ ΦΟΙΤΡΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίνι»	57	10493	άνεκ. Ναγκόγια 13 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΦΟΙΣΟΝ ΦΟΙΤΡΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτηράσι»	45	7224	διπλής Μπρούνομπούτελ 15 'Ιουν. διά Δυρράχιον
ΧΑΔΙΑ (Λιθαν.)		έτ. «Μένα»	49	1952	έφθ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 23 'Ιουν.
ΧΑΡΤΕΝΜΠΕΡΓΚ		έτ. «Βάγκουαρντ»	48	1231	έφθ. Πελέπ 18 Μαΐου
ΧΑΣΣΕΑ (κυπρ.)		έτ. «Λάρμα»	39	8493	έφθ. Περαικόν Κόλπον
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	διπλής Παναμά 2 'Ιουν. διά Μιγιάκο
ΧΕΛΔΟΜΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Χελεμός»	41	5236	άνεκ. Αμδούρην 17 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθαν.)		έτ. «Τζενεράλη»	19	2559	έφθ. Βανκούμπερ 19



ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ ΕΛΛΑΔΟΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ

Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ
Δ/Π ΑΠΠΙΑ

ADRIATICA

ΕΚ ΠΑΤΡΩΝ ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΜΕΣΩ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΗΣ ΚΑΙ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

‘Ανταπόκρισις έξ ‘Αδηνῶν μὲ εἰδικά Πούλμαν τῆς ΕΛΜΕΣ

ΕΛΜΕΣ

ΑΠΟΤΑΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΑ ΤΑΞΙΔ. ΓΡΑΦΕΙΑ & ΕΙΣ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ - ΤΗΛ: 474.341
ΑΘΗΝΑΙ: ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΤΗΛ: 236.333

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 162

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st JULY 1967

OUR PRESENT STRENGTH

2,657 ships—20,282,334 gross tons

The above figures naturally fill every Greek with a certain amount of pride but a small measure of anxiety would not be out of place. In actual fact, we rank second in the world if one does not take into account the U.S. mothball fleet of now-obsolete warbuilt ships. This is the only positive factor to be derived from an analysis of the returns of the first six months of the year. The negative factor is that although we continue to acquire more ships and increase our total tonnage figures, very few of the vessels are specialised carriers in any way. It would be no exaggeration to say we are totally lacking in such types of vessel, cargo liners in particular. As far as the make-up of the fleet is concerned, it has nothing of the elements that would enable it to survive the crises that so often throw the freight market into the doldrums. Our fleet is entirely made up of dry and liquid cargo tramp ships. These ships carry cheap cargoes which are always the first to suffer at the slightest decline in freight levels. Our passenger shipping, which grew by leaps and bounds in recent years, now stands in danger of suffering a complete collapse unless drastic measures are taken in time. At the bottom of everything lie the perennial bugbears of Greek shipping: lack of capital, superabundant optimism and a know-all cockiness that drives the Greek shipowner blithely where angels fear to tread.

During the past six months, the net gain to Greek shipping has been in the region of 591,077 grt. The more prominent and wiser shipowners have contributed to this increase by judicious planning, the addition of fine new units to their fleets and by concluding timecharters to assure gainful employment. The others have been acting on the spur of the moment and the sizable number of war-built ships still in Greek possession bear witness to this.

Perhaps the reason for this lies in the modern trend towards powerful groupings which tend to shoulder out the small operator. Feeling this, our small shipowners who own the bulk of this superannuated tonnage, are hanging on with grim tenacity, the victims of the main stumbling block in the way of broader Greek cooperation—the indifference of the majority to the interests of the minority.

Greek shipowners continue to snap up al-

most everything in sight. Coasters, Mediterranean-type vessels, small tankers, postwar motorships, tugboats, passenger ships of any size, quality or age. Brokers have acquired the habit of approaching Greeks with prospective buys before anyone else. They are the likeliest customers.

And we buy foreign-flag ships because credit facilities of more than 50% of the ship's value can be obtained in many cases. The buyers and shareholders are sometimes the most unlikely people you would expect to find. Everybody wants to become a ship-owner these days — God help us!

The main concern of all of us, at this time, should be how we are to replace our obsolete tonnage and what is to be done about our passenger shipping. With regard to the former, there have been many purchases of relatively newly-built ships to replace those that have been scrapped, at prices higher than those prevailing during the previous six-month period. There have been numerous sales to shipbreakers as well but the recent Suez crisis will doubtless stem the flow of ships to the breaker's yard. Eventually, however, the flow will continue.

THE GREEK FLAG

There was a net addition of 15 vessels to the total of Greek-flag ships at the end of June, 1967, but a reduction in gross tonnage of 1,395 to make a grand total of 1,646 ships grossing 7,502,364 tons.

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Newly-built cargo	16	198,501
Cargo built 1956-65	186	1,939,064
» 1946-55	244	994,820
Warbuilt cargo	229	1,332,244
Prewar	131	357,707
Newly-built tanker	1	48,083
Tanker built 1956-65	53	1,028,718
» 1946-55	76	864,929
Warbuilt tanker	10	49,307
Prewar	5	11,198
Ocean liner	12	192,606
Cruise ship - ferry		
Passenger	101	268,878
Various	582	216,309
TOTAL:	1,646	7,502,364

THE LIBERIAN FLAG

Although the Greek-owned Liberian fleet was relieved of 51 ships grossing 409,107 tons — all of them superannuated, 52 ships were added, all substantially new and adding up to three times the tonnage of the ships sold or scrapped, making for a net gain of about 700,000 tons. It is to be noted that Liberia does not accept the registry of superannuated or warbuilt vessels any longer.

Thus, there was a net gain of one vessel and 706,044 gross tons made up as follows:

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Newly-built cargo	32	798,284
Cargo built 1956-65	160	2,076,252
» 1946-55	60	352,955
Warbuilt cargo	162	1,280,255
Prewar	5	16,467
Newly-built tanker	20	856,012
Tanker built 1956-65	147	3,679,765
» 1946-55	125	1,888,458
Warbuilt tanker	14	149,263
Ocean liner	1	17,269
TOTAL:	726	11,114,980

THE PANAMANIAN FLAG

The decline of Greek-owned shipping registered in Panama continued with a net loss of 3 ships and 29,271 gross tons making a total of 124 ships grossing 760,418 tons at the end of June 1967. Of these, only 38 were cargo vessels and tankers built between 1946 and 1955, the rest, with the exception of 3 ocean liners and 2 passenger ships, being tankers and cargo vessels of wartime and prewar construction.

THE LEBANESE FLAG

Greek shipowners continued to shun the Lebanese flag since the application of restrictions on voyages to Cuba and other signs of government interference. Thus, at the end of June, 1967, there was a net loss of 22 ships and 130,527 gross tons making a grand total of 93 ships grossing 476,353 tons owned by Greeks and registered in the Lebanon.

THE CYPRUS FLAG

Small Greek shipowners continue to favour the Cyprus flag as a result of which there was a net gain of 19 ships and 99,882 gross tons at the end of June, 1967, to make a total of 61 ships grossing 381,095 registered in Cyprus.

- Anchors
- Chain Cables
- Winches
- Windlasses
- Generators
- Pumps
- Lifeboats
- Spare Parts
- Etc.

new & reconditioned
available for prompt supply
with certificates

ASK FOR STOCKLIST

WILLEM POT N.V.

ROTTERDAM : 45 Stationsplein - Tel. 119870 - Telex 22496 - Telegr. «Windlass»



OTHER FLAGS

Greek shipowners have five ships registered in Malta totalling 37,494 grt., one ship registered in Gibraltar (4,664 grt.) and one laid-up vessel of 4,966 grt. registered in Costa Rica.

TOTAL STRENGTH UNDER EIGHT FLAGS

Thus the total strength of Greek-owned shipping registered under the eight flags indicated above and manned mainly by Greek crews amounted, at the end of June, 1967, to 2,657 ships grossing 20,282,334 tons as follows:

Flag	No. of Ships	Gross Tons
Greek	1,646	7,502,364
Liberian	726	11,114,980
Panamanian	124	760,418
Lebanese	93	476,353
Cyprus	61	381,095
Maltese	5	37,494
Gibraltar	1	4,664
Costa Rican	1	4,966
TOTAL :	2,657	20,282,334

In terms of type and age, the fleet is made up as follows:

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Newly-built cargo	48	996,758
Cargo built 1956-65	350	4,052,501
" " 1946-55	343	1,538,508
Warbuilt cargo	518	3,408,018
Prewar "	208	644,551
Newly-built tanker	21	904,095
Tanker built 1956-65	200	4,708,483
" " 1946-55	220	3,014,867
Warbuilt tanker	25	203,628
Prewar "	6	21,478
Ocean liner	16	282,568
Cruise ship - Ferry - Passenger	104	284,758
Various	598	222,084
TOTAL :	2,657	20,282,334

We must confess here that the Greek fleet has grown so quickly and changes take place so rapidly that we may have missed out on some sales, purchases or transfers to other registries. Nevertheless, we believe the above figures to be as accurate as it is humanly possible to compile them and it gives us a great deal of pride to engage in the task of recording a unique achievement in the an-

nals of maritime history —the astonishing growth of Greek shipping.

CONCLUSION

It would be unfair to deprecate the achievement that lies behind the returns listed above. There are, of course, disadvantages but these are more a heritage of the past than anything that can be blamed on shipowners today.

The pioneers of Greek shipping started out with practically nothing but the meagre savings they had accumulated. Their limited capital forced them to buy old ships. Their limited business experience and the unsuitability of their vessels left them no alternative other than tramping. Thus was born a tradition —or habit if you want to call it that.

The sons of those shipowners who inherited sufficient capital and those few pioneers who made the grade were able to forge ahead and comply with the international rules governing the proper running of a shipping concern. These are the few —some able and some just fortunate.

The others, with limited capital at hand, followed the "traditional" course. But the way ahead is not an easy one for them. Opportunities are fewer and the prospects are dim. For this reason, their remarkable efforts are worthy of the highest admiration.

No profits

Coastal passenger shipping is going through hard times. Traffic is decidedly low —perhaps because the schools have not yet closed for the summer holiday— while fuel costs have risen to 100/- per ton with a proportional increase for gasoil.

Hostilities in the Middle East, moreover, have cut deep into cruise ship traffic, particularly for those ships that called at Middle Eastern ports. There have been many cancellations, particularly from Jews in America and Western Europe.

On the other hand, there has been an increase in traffic towards Greece. The two car ferries serving the Brindisi - Corfu - Igoumenitsa - Patras line and the ferries serving the Ancona - Patras line are carrying more passengers than usual. There is no doubt, however, that as long as a settlement of the Middle East crisis is not forthcoming, the flow of tourists to the south-eastern Mediterranean will remain at a low ebb. Passenger ships were the first to feel the repercussions. Their owners no longer hope for any profits during the current season. They will be happy

to cover expenses. Before the Middle East war broke out, there had been every prospect for a bumper season this year. Now, the regular lines in the Mediterranean, both ours and the Italians', have reduced their services. There was a slight flare-up in traffic when Europeans had to be evacuated from the war zone, but that quickly spent itself.

If there is a quick settlement, there is hope that there will be a resurgence of traffic between the Western Mediterranean and Israel. It is believed that thousands of Jews intend to visit the Promised Land.

A shameful business

Some of our passenger shipowners will simply not realise that when they fail to stick to their commitments, besides doing irreparable harm to the cause of Greek tourism, they are also giving our competitors a golden opportunity to defame Greek passenger shipping in various countries abroad. A case in point is the Efthymiadis company's replacement of the "Sophia" by a much smaller vessel which gave rise to the following criticism in the London Sunday paper "The People":

HIGHLIGHT of Albert Wilken's 12-day trip to Greece would, he thought, be his luxury sea-crossing between Italy and Greece.

A leaflet he obtained from Riviera Holidays described the "wonderful ships" available for his dream cruise down the Adriatic —"the large, comfortable Sophia and Heleanna, each over 20,000 tons."

Facilities promised aboard these car-carrying vessels included "tax-free bars and shops filled with exciting things to buy. Two dance floors, swimming-pool on the sun deck and ample space for sun bathing and sports."

Mr. Wilken and his wife booked up with Riviera at £87. But his dream crashed when they arrived on the quayside. The ship which took them on the three-day return sea trip was a 3,000-ton car-ferry called the Ledra —an adequate vessel but hardly a luxury, 20,000-ton cruiser.

Mr. Wilken angrily described it as "a seasick swilltub."

Two dance floors? —"A small platform and jukebox on deck." Exciting shops? —"A kiosk which hardly anybody used. You couldn't even buy ice cream." Swimming pool? —"Nothing of the sort. There weren't even enough deckchairs."

Mr. Wilken, of Coulsdon, Surrey, added: "It was the biggest holiday disappointment of my life. I reckon the least Riviera could

TELEGRAPHIC ADDRESS
THEMONEGRI

NEGRIS

Travel Agents - Shipchandlers

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

Years of experience with most competitive prices

Η ΕΜΠΕΙΡΟΤΕΡΗ - Η ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΕΡΗ - Η ΣΟΒΑΡΩΤΕΡΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Prompt delivery, in all Greek Ports.

Proprietor THEMOS E. NEGRIS

No 11 Akti Miaoli

GREECE

OFFICE TELEPHONE

426267

PIRAEUS

ΠΕΙΡΑΙΕΣ

"NAFTIKA CHRONIKA"

Is represented abroad

(U.K. - Continent - U.S.A.) by

Mr. S. MYLONAS

26 - 27 Conduit Street

Mayfair LONDON W. 1

tinue to be acceptable for another ten years provided they are in good working order, b) where davits are to be replaced, the new ones should comply with requirements and c) the replacement of davits will be mandatory whenever a vessel undergoes extensive repairs.

Another good mark for the Ministry's new leadership.

Officer's wives

We heartily agree with the Minister of Mercantile Marine's view that wives should be allowed to accompany officers on board ships above 1000 grt. The shipowners should have no objection since the officers would remain longer in service and costly repatriation expenses would be avoided. The restrictions in force so far had no meaning.

Mr. Athanassiu's directive, which was already been communicated to consular port officers throughout the world, permits the wives of officers to be entered on the ship's articles on the strength of a seamen's book or valid passport. This, provided the accommodation on board is suitable and provided the ship complies with safety regulations and is insured with NAT.

The first steps

The balance sheet of the Hellenic Ship & Aircraft Insurance Co. shows good results for 1966. This is the first positive effort to create a national market for hull insurance and our interest in its development is more than justified.

Premiums collected were almost doubled (£ 413,432 in 1966 as against £ 238,256 in 1965) and after payment of increased indemnities (£ 147,529 in 1966 as against £ 30,997 in 1965) there remained a balance of £ 44,246 of which £ 11,856 was marked for reserves to cover current risks and £ 17,500 was placed in reserve for pending indemnities. The gross profit amounted to £ 14,890 (£ 8,339 in 1965) while the net profit was £ 2,470.

The effort to build up a national marine insurance market is a long-range one. It will take years to expand it and obtain positive results. Nevertheless, in spite of the fact

that risks are carefully selected, the doubled income in 1966 leads us to foresee further expansion. The scope is a large one, considering the size of our merchant fleet.

It is up to the shipowners, on renewal of their insurance contracts, to retain a small percentage of participation in the Greek company. This is in their own interests. There will come a day when the operating results of the Hellenic Ship and Aircraft Insurance Co. will reflect the position of Greek risks in the international insurance market. This, after all, is the object of setting up this company in Greece. It is the first step in our emancipation from foreign underwriters and our shipowners will be the first to benefit.

Sea lines to Crete

The monopoly in sea lines to Crete has been abolished. It was indeed undesirable. Within the next fortnight, the newly-bought "Ville de Tunis" will be renamed "Megalinos Kriti" and be placed on the Crete - Piraeus line. This is a large passenger liner used on an express service between Tunis and Marseilles. It will reduce sailing time between Crete and Piraeus by four hours. No conversions or repairs are necessary since the vessel's AI classification by the Bureau Veritas is maintained.

A sister ship, the "Ville de Marseille", will also be bought by the new owner of the "Ville de Tunis", Mr. Kyriacou, and will be delivered next February. She will also be placed on the Crete - Piraeus line.

The addition of these two vessels to ships now serving Crete, plus the purchase of a car ferry by a newly-established company in Crete, will solve the island's communications problem once and for all.

No longer will the conversion of single-screw tankers into passenger and car ferries be allowed, as it was in Mr. Biris' days, by which passengers and trucks can be carried in the same ship in spite of safety regulations to the contrary. Perhaps the "Heraklion" disaster would not have resulted in so much loss of life if such conversions had been forbidden.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10^{ος} ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑΤ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,
NOT. & BOP. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΑΙΓΥΠΤΟΝ, ΚΥΠΡΟΝ, ΛΙΒΑΝΟΝ, ΣΥΡΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ ΔΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ ΔΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΚΕΥΔΑΝΗΣ, ΒΙΡΜΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΙΑ ΜΟΜΒΑΣΑΝ, ΔΑΡΕΣΑΛΑΜ, ΒΕΙΡΑΝ, ΛΟΡΕΝΤΣΟ ΜΑΡΚΕΣ, ΔΟΥΡΒΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED
39, BROADWAY
NEW YORK 6, N.Y. Cables: "ELLINIKI"

THE FENTON STEAMSHIP Co. Ltd.
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS
LONDON E.C.3. Cables: "FENBURY"

HELLENIC LINES LIMITED
319, INTERNATIONAL TRADE MARK
NEW ORLEANS, LOUISIANA. Cables: "ELLINIKI"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ : DEUTSCH - HELLENISCHE SCHIFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10 "HANSAHaus".
Cables: "DEUTELLEN"

ΚΩΝΙΟΠΟΛΙΣ : HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD STI. POB GALATA 969 Cables: "TURKLENIK"

ΣΜΥΡΝΗ : TJRK - HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD STI. POB 359 Cables: "TURKLENIK"

'Ωσαύτως Πράκτορες εις ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : Άκτη Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)